



Riitta Kosonen – Malla Paajanen – Noora Reittu

GATEWAY-MATKAILU TUOTTA UUSIA MATKAILUALUEITA

Riitta Kosonen – Malla Paajanen – Noora Reittu

GATEWAY-MATKAILU TUOTTAA
UUSIA MATKAILUALUEITA

© Riitta Kosonen, Malla Paajanen, Noora Reittu ja
Helsingin kauppakorkeakoulu

ISSN 0356-889X

ISBN 951-791-986-7

ISBN 951-791-987-5 (e-versio)

Helsingin kauppakorkeakoulu -
HSE Print 2006

SISÄLLYSLUETTELO

TAULUKOT	2
KUVAT	2
1. JOHDANTO: TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET	3
1.1. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys: gateway-käsite geopolitiikassa	4
1.1.1. Gateway-käsitteen geopolittinen tausta	5
1.1.2. Gateway-matkailu geopolittisessa viitekehyksessä	7
2. TUTKIMUSAINEISTO JA ANALYYSI	10
2.1. Kokonaisaineiston kuvaus	10
2.2. Tutkimuksen kolme matkailijatyyppiä ja Suomen kolme roolia	25
2.2.1. Länsimaiset transit-matkailijat vs. venäläiset transit-matkailijat	26
2.2.2. Länsimainen Suomi-matkailija vs. venäläinen Suomi-matkailija	31
2.2.3. Länsimainen gateway-matkailija vs. venäläinen gateway-matkailija	35
3. JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETOA	40
3.1. Suomen rooli Pietarin lähellä osana Itämeriä	40
3.2. Markkinointitoimenpiteet eri matkailijaryhmille	41
3.3. Gateway-käsite: toiminnallinen analyysi	44
4. LÄHTEET	51

TAULUKOT

Taulukko 1. Yhteenveto länsimaisista ja venäläisistä vastaajista	23
--	----

KUVAT

Kuva 1. Cohenin poliittismaantieteellinen aluejako Vuoriston mukaan (Vuoristo 1994: 30).	6
Kuva 2. Tutkimuksen geopolittinen viitekehys.....	7
Kuva 3. Länsimaisten vastaajien jakautuminen alueittain	11
Kuva 4. Venäläisten vastaajien jakautuminen alueittain	11
Kuva 5. Vastaajien matkaseura	12
Kuva 6. Vastaajien matkan luonne	12
Kuva 7. Vastaajien kulkuväline Suomeen ja Suomesta	13
Kuva 8. Suomen rooli länsimaisten vastaajien matkaohjelmassa.....	14
Kuva 9. Suomen rooli venäläisten vastaajien matkaohjelmassa.....	14
Kuva 10. Vastaajien matkan tarkoitus Suomessa.....	15
Kuva 11. Vastaajien viipymä Suomessa.....	16
Kuva 12. Vastaajien Suomessa käyttämät palvelut	17
Kuva 13. Vastaajien tärkeimmät syyt matkustaa Suomen kautta	19
Kuva 14. Vaihtoehtoisten matkareittien kiinnostavuus.....	20
Kuva 15. Vastaajia kiinnostavat lomakohteet Itämeren alueella	22
Kuva 16. Vastaajien jakautuminen matkailijatyypeittäin (jakauma koko aineistosta)	25
Kuva 17. Gateway-käsitteen elinkaari.....	49

1. JOHDANTO: TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET

Suomen matkailullinen asema Pietarin kyljessä on vaihdellut geopolitiittisten muutosten mukaisesti. Kylmän sodan aikana, jolloin turistivirrat tiukasti kontrolloituun Neuvostoliittoon ja sieltä maailmalle olivat suhteellisen vaatimattomia, Suomi palveli orientoivana pysäkkinä länsimaalaisten turistien matkoilla Neuvostoliittoon, erityisesti Leningradiin, Moskovaan ja Tallinnaan. Rautaesiripun murruttua ja turistivirtojen vapauduttua alettiin korostaa Suomen porttikäytävä- eli gateway-asemaa turismin välittäjänä Venäjälle. Välittäjän roolia tarvittiin Venäjän vaatimattoman matkailuinfrastruktuurin vuoksi. Suomella on aina ollut erityisasema myös venäläisten matkustuskohdeena. Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen monen venäläisen ensimmäinen ulkomaan kohde olikin Suomi. Suomen erinomainen asema kilpailussa venäläisistä matkailijoista on perustunutkin hyvään maantieteelliseen sijaintiin. Suomeen on ollut helppo matkustaa ja täältä on myös päässyt helposti laivalla tai lentokoneella eteenpäin. Tämän tutkimushankkeen keskeisenä kysymyksenä on se, tarvitaanko Suomen matkailuelinkeinon tarjoamia välittäjä-palveluita vielä nykyisinkin kun markkinatalouden eteneminen on uudistanut Venäjän matkailuinfrastruktuuria jo toistakymmentä vuotta? Jos välittäjäpalveluita ei enää tarvita, niin onko tilalle tulossa jotain muuta?

Tässä Helsingin kauppakorkeakoulun Kansainvälisten markkinoiden tutkimuskeskuksen (Center for Markets in Transition) CEMAT:n kaksiosaisen tutkimushankkeen yhteenvedossa tarkastellaan kokonaisvaltaisesti Suomen gateway-matkailun elinkaarta Venäjään liittyvässä matkailussa¹. Tutkimushankkeen ensimmäisessä osassa tarkasteltiin länsimaisten matkailijoiden matkustusta Pietariin Etelä-Suomen kautta (Karhunen, Kosonen & Paajanen 2004). Tutkimushankkeen toinen osa oli ensimmäisen osan peilikuva ja tarkasteli venäläisturistien matkustusta Etelä-Suomen kautta länteen (Kosonen, Paajanen & Reittu 2005). Nyt käsillä olevassa yhteenvedossa syvennetään ja yhdistetään kahden aikaisemman tutkimushankkeen tiedot, arvioidaan Suomen matkailullista gateway-asemaa

¹ CEMAT kiittää Jenny ja Antti Wihurin rahastoa sekä HKKK:n Tukisäätiötä, jotka ovat rahoittaneet tutkimushanketta.

idän ja lännen välissä matkailussa sekä kehitetään gateway-käsitteen sisältöä toiminnallisesta näkökulmasta.

Tutkimushanke hyödyntää aikaisempia matkailupoliittisia gateway-selvityksiä, mutta täydentää niitä lisäämällä empiiriseen analyysiin kysyntälähtöisen näkökulman. Tutkimusta varten haastateltiin yhteensä 1646 matkailijaa vuosien 2001-2005 välisenä aikana. Näistä matkailijoista 626 oli länsimaalaisia matkailijoita, joista suurin osa kotoisin Yhdysvalloista, Australiasta sekä Euroopan eri maista. Loput 1020 haastateltua matkailijaa olivat kotoisin Venäjältä tai IVY-maista, pääosin Pietarin ja Moskovan alueilta. Matkailijoita haastateltiin Etelä-Suomen satamissa, Pietariin matkaavissa junissa, linja-autoissa sekä Helsinki-Vantaan lentokentällä parhaina matkailusesonkiaikoina, jolloin tavoitettiin erityisesti lomailijoita. Matkailijahaastattelujen avulla tutkimuksessa selvitettiin Suomen rooli Suomen kautta kulkeneiden matkailijoiden matkaohjelmassa. Tältä pohjalta kartoitettiin Etelä-Suomen asema gateway-alueena, keskeiset matkailijatyyppit (erityisesti varsinaiset gateway-matkailijat), matkailijoiden valmius käyttää vaihtoehtoisia eteläisiä reittejä sekä Itämeren alueen vetovoima lomakohteena.

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää matkailupoliittisessa päätöksenteossa, kun halutaan arvioida gateway-aseman kestävyyttä, löytää keinoja kilpailuedun säilyttämiseksi sekä hyödyntää ympäröivien maiden vetovoimaa luotaessa Etelä-Suomen matkailun kehittymiselle tärkeää Itämeren matkailualueita. Tutkimus pyrkii selvittämään, miten myös vastaisuudessa Venäjältä ja Venäjälle matkaavat ihmiset saataisiin pysäytettyä Suomeen ja kuinka Pietariin liittyvää kauttakulkumatkailua voitaisiin kehittää.

1.1. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys: gateway-käsite geopolitiikassa

Tässä tutkimuksessa käytetty gateway-käsite nojautuu käsitteen alkuperäiseen geopolitiiseen merkitykseen. Gateway-käsitteestä on puhuttu paljon ja sen varaan on rakennettu erilaisia strategioita. Käsitteen käyttö on kuitenkin ollut kirjavaa eikä aina ole perustunut geopolitiiseen taustaan gateway-valtioiden roolista ja toiminnasta.

1.1.1. Gateway-käsitteen geopolitiittinen tausta

Gateway-käsite poliittisen maantieteen käsitteenä on kehittynyt vuosisadan alun geopolitiittisesta ajattelusta (ks. esim. Vuoristo 1994; Kosonen 1997). Englantilainen H. J. Mackinder esitti vuonna 1904 ajatuksen vastakkainasettelusta, jonka ryhmittymiä ovat:

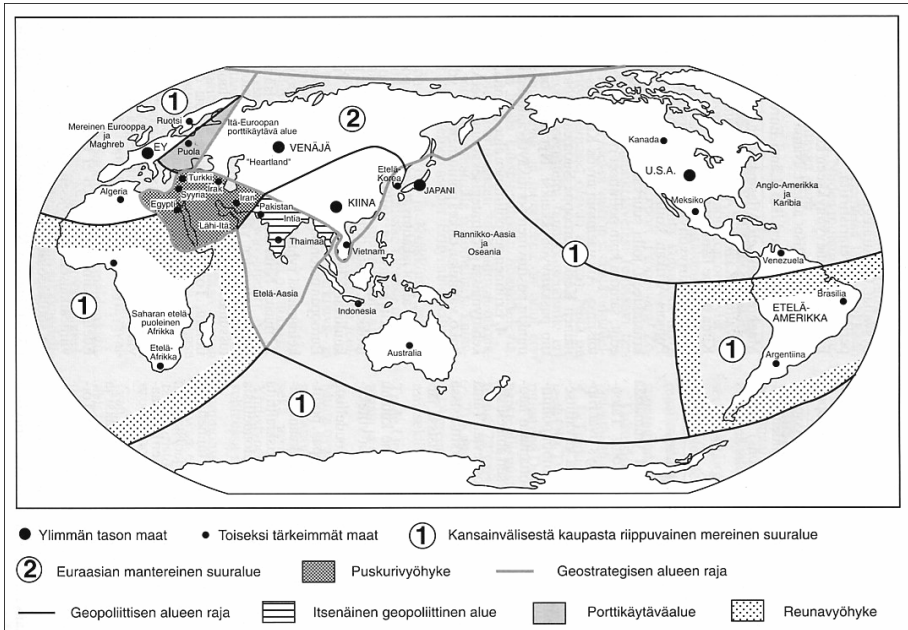
- Venäjän tienoille kiteytyvä maailmanpolitiikan mantereinen ydin (mannervallat)
- Mantereista ydintä reunustava vyöhyke
- Ison-Britannian, Japanin ja USA:n ympärille ryhmittyvät merivallat.

Toisen maailmansodan jälkeen 1950-luvulla D. Meinig tunnisti Venäjän mantereista ydinaluetta puskuroivassa reuna-alueessa rautaesiripun, joka erotti mantereista (itäistä) ja mereistä (läntistä) orientaatiota. Tässä näkemyksessä kylmän sodan aikainen Suomi asettui itäisen orientaation piiriin (ks. esim. Vuoristo 1994; 1997; Kosonen 1997).

Saul B. Cohen kehitti edelleen mackinderilaista jaottelua. Vuonna 1991 hän esitti ajatuksensa gateway- eli porttikäytäväalueista. Porttikäytäväalueilla Cohen tarkoittaa muun muassa Itä-Eurooppaan² muodostunutta, mantereisen ja mereisen geostrategisen alueen erottavaa reunavyöhykettä, joka on Euroopan historian aikana toiminut puskurina idän ja lännen etupiirien välillä. Tässä tehtävässään vyöhyke on tahtomattaankin imenyt poliittisia, kulttuurisia ja taloudellisia vaikutteita molemmilta puolilta sekä toiminut vaikutteiden välittäjänä maailman poliittisen tilanteen niin salliessa. Porttikäytäväalueen kokoonpano ja tehtävät ovat Euroopan myrskyisän historian aikana ymmärrettävästi vaihdelleet melkoisesti. Kylmän sodan aikaan suurin osa alueen valtioista sisältyi Neuvostoliiton rengasmaiseen puskurirakennelmaan. Neutraaleina puskureina ja välittäjinä toimivat lähinnä Suomi ja Itävalta. Geopolitiittisessa maailmankartassa Suomi luettiin Neuvostoliittoon poliittisesti orientoituneeksi reunavaltioksi, mikä kasvatti Neuvostoliittoon liittyvää

² Itä-Euroopan gateway-alue sijaitsee kahden geostrategisen alueen välillä. Gateway-alueita on muuallakin maailmassa, mm. geostrategisten alueiden sisäisten geopolitiittisten alueiden kynnyksellä sijaitsevat porttikäytävät, kuten Havaiji ja Pohjois-Irlanti (Cohen 1991).

osaamistamme ja mahdollisti roolin välittäjämaana. Myöhemmin välittäjän eli gatewayn rooli on siis avautunut myös Neuvostoliiton otteesta vapautuneille itäisen Keski-Euroopan maille aina Sloveniaa ja Baltian tasavaltoja myöten (kuva 1).



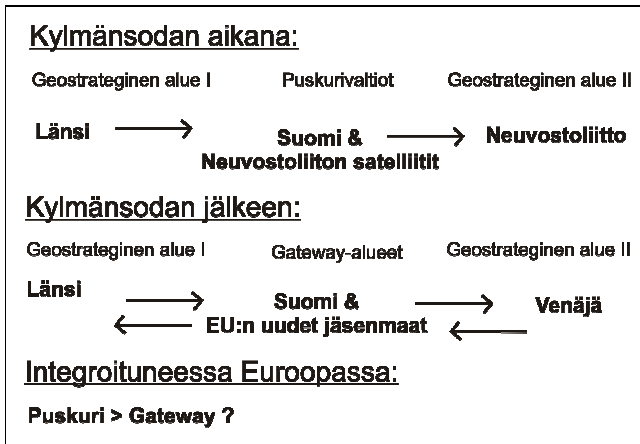
Kuva 1. Cohenin poliittis-geografinen aluejako Vuoriston mukaan (Vuoristo 1994: 30)

Gateway- eli porttikäytäväalueiden synty Eurooppaan perustuu kylmän sodan aikaisen kahtiajaon keinotekoisuuteen. Cohen (1991) perustelee gateway-alueiden syntyä fysiikasta tutun entropia³-käsitteen avulla, jonka mukaan suljettujen systeemien energiavaje pakottaa systeemit lopulta avautumaan, jotta energiavirrat liikkuisivat vapaasti (ks. Vuoristo 1997). Systeemin (esimerkiksi valtion) entropia-aste kasvaa sen mukaan, mitä enemmän energiaa käytetään ja samalla mahdollisuus tehdä työtä heikkenee energian alkaessa loppua. Kylmän sodan päättymisen ja Itä-Euroopan avautuminen oli näin ollen luonnollinen seuraus

³ Entropia = työhön tarvittavan energian saatavuus.

energiavajeesta. Porttikäytävä- eli gateway-maita tarvitaan siis energiavirtojen (pääoma, työ, innovaatiot jne.) välittämiseen.

Kylmän sodan aikana matkailijavirrat liikkuivat enimmäkseen lännestä itään, mutta ajan myötä itä on saavuttanut lännen tason. Tutkimuksen geopolitiittinen viitekehys voidaan tiivistää oheiseen kuvaan 2. Kylmän sodan aikaiset puskurivaltiot muuttuivat rautaesiripun romahtamisen jälkeen idän ja lännen välissä elintasoeroja tasoittaviksi välittäjä- eli gateway-alueiksi. Samalla, erojen tasoittuessa ne hiljalleen tekevät itsensä tarpeettomiksi ja hankkivat itselleen uuden roolin geopolitiittisessa työjärjestyksessä.



Kuva 2. Tutkimuksen geopolitiittinen viitekehys

1.1.2. Gateway-matkailu geopolitiittisessä viitekehyyksessä

Tutkimusten teoreettisena lähtökohtana on gateway-matkailun käsite geopolitiittisena ilmiönä, jolloin matkailu kahden eri poliittista 'leiriä' edustaneen alueen välillä tapahtuu neutraalin välittäjäalueen kautta. Matkailun näkökulmasta tarkasteltuna gateway-alueen tehtävänä on siis neutralisoida kahden poliittisista ja taloudellisista syistä keinoitekoisesti erillään olleen alueen välistä matkailullista kanssakäymistä (Ireland & Paajanen 1998). Oleellista on, että gateway-alueella on aktiivinen rooli matkailun edistäjänä eikä ainoastaan passiivisena kauttakulkualueena. Tutkimuksen tarkoituksena onkin ollut erottaa gateway-

matkailu ja kauttakulkumatkailu (eli transit-matkailu) toisistaan.⁴ Hyödyntääkseen täysin asemaansa gateway-alue voi vahvistaa ja monipuolistaa kanssakäymistä edistävien virikkeiden tarjontaa esimerkiksi tarjoamalla alhaisempia hintoja, parantamalla liikenneyhteyksiä, luomalla ostosmahdollisuuksia ja syventämällä geostrategisten alueiden ymmärrystä. Juuri tämä erottaa gateway-alueen muusta kauttakulkualueesta (Ireland & Paajanen 1998). Geopolitiikan normaalin kehityksen mukaisesti gateway-matkailu on ehtyvä matkailun muoto. Eri geostrategisten alueiden erojen kaventuessa on todennäköistä, että gateway-matkailu muuttuu puhtaaksi kauttakulkumatkailuksi. Jotta nykyisestä gateway-asemastaan hyötyvät maat ja alueet voisivat hyötyä niiden kautta kulkevista matkailijavirroista jatkossakin, niiden olisi syytä suunnitella toimenpiteitä, joilla gateway-matkailu saataisiin muutettua kestävämmäksi matkailuksi.

Gateway-matkailija on matkailija, joka pysähtyy yhdessä kohteessa matkallaan toiseen kohteeseen (Ireland & Paajanen 1998) eikä käytä ensimmäistä kohdetta vain läpikulkuun, vaan pyrkii hyödyntämään paikan tarjontaa lyhyen oleskelunsa aikana. Hän siis käyttää alueella tarjottavia palveluja, jotka usein helpottavat varsinaiseen kohteeseen siirtymistä. Gateway-matkailussa on sekä kauttakulkumatkailun että kiertomatkailun piirteitä.⁵ Yhtäältä matkailijalla on pääkohde, johon siirtymiseen hän käyttää gateway-aluetta ja sen palveluja, toisaalta gateway-alue on kohde sinänsä eikä pelkkä kauttakulkualue. Gateway-palveluja voidaan pitää yhtenä vetovoimatekijänä, joka lisää gateway-alueen merkitystä varsinaisen päämatkakohteen rinnalla.

Olennaista gateway-käsitteessä on, että gateway-maa ei ole ainoastaan ”pakollinen välilaskunomainen” kauttakulkualue, vaan sillä on mahdollisuus aktiiviseen rooliin kanssakäymisen edistäjänä tarjoamalla matkailijoille palveluja. Suomella on erityisasema

⁴ Kauttakulkumatkailijalla ensisijainen syy vieraila ko. maassa on kauttakulku. Kauttakulkumatkailu on staattista matkailua eli kohdematkailua, jonka tarkoituksena on johdattaa matkailijat mahdollisimman nopeasti ja suoraviivaisesti kohteeseensa (Vuoristo 2002: 162-164).

⁵ Kiertomatkailu on dynaamista matkailua, jossa matkailuelämykset saavutetaan nimenomaan olemalla matkalla. Varsinaista pääkohdetta ei ole, vaan matkailijalle on tärkeää kulkea kohteesta toiseen ja viipyä kussakin vain vähän aikaa (Vuoristo 2002: 162-164).

välittäjäalueena EU:n ja Venäjän rajalla, vaikutti Suomi rautaesiripun aikana ollutkaan kirjaimellisesti neutraali vyöhyke. Historiallisen taustansa ja erityiskauppuksuhteidensa ansiosta Suomella on – ja oletetaan olevan – muita länsimaita pidempi ja syvempi itäisen naapurimaamme tuntemus. Matkailun osalta Suomen tietoinen kehittäminen reittinä Neuvostoliittoon sekä yhteiskohteena Neuvostoliiton kanssa alkoi MEK:n, Intouristin ja matkatoimistojen toimesta 1980-luvun alussa. Erityisesti amerikkalaisille, mutta myös keskieurooppalaisille ja pohjoismaalaisille matkailijoille Suomi oli pysähdyspaikka 'orientoitumista varten' joko matkalla Neuvostoliittoon tai sieltä pois (ks. esim. Matkailusilmä 1/1984).

Rautaesiripun romahtamisen jälkeen Venäjän ja niin kutsuttujen länsimaiden välinen matkailuliikenne normalisoitui kylmän sodan aikaisten poliittisten esteiden poistuttua ja venäläisen matkustuslupakäytännön helpotuttua myötä. Venäjän naapurimaana Suomi on hyötynyt idän ja lännen välisestä kasvavasta matkailuvirrasta. Suomen matkailuinfrastruktuuria on hyödynnetty monipuolisesti. Suomesta on ostettu matkapaketit kohdemaahan, Suomen lento-, juna- ja laivayhteyksiä on hyödynnetty samoin kuin länsi-itä-suuntaista maantieverkkoa. Lentoliikenteessä Suomea on käytetty välietappina etenkin Yhdysvalloista Venäjälle ja päinvastoin matkustettaessa (Sahiluoma 1999). Entisiin Itä-Euroopan ja Baltian maihin (siis muihin gateway-Euroopan maihin) verrattuna Suomen etuna on vuosikymmenien aikana kehittynyt läntinen toiminta-, palvelu- ja paikalliskulttuuri, joka eroaa vahvasti venäläisestä.

2. TUTKIMUSAINEISTO JA ANALYYSI

Tutkimuksen empiirinen osuus on toteutettu kvalitatiivisena tutkimuksena, jossa laajan haastatteluaineiston pohjalta hahmoteltiin tutkimuskohteen eli gateway-matkailun ominaispiirteitä. Tutkimusmenetelmänä käytetyn kvalitatiivisen tutkimusotteen ohessa tutkimukseen on myös yhdistetty kvantitatiivisen tutkimuksen menetelmiä. Aineisto on kerätty haastatteleamalla Suomen kautta kulkeneita matkailijoita puolistrukturoidun kyselylomakkeen avulla. Tutkimuksessa ei ole pyritty tilastolliseen edustavuuteen, sillä tutkimuksen perusjoukkoa, Suomen kautta muihin maihin matkustavia, ei voida tilastoinnin puuttuessa luotettavasti määritellä. Sen sijaan tutkimuksen tavoitteena on ollut kerätä aineisto, joka antaisi tutkimuskohteesta mahdollisimman kattavan läpileikkauksen kvalitatiivisin ja kvantitatiivisin menetelmin.

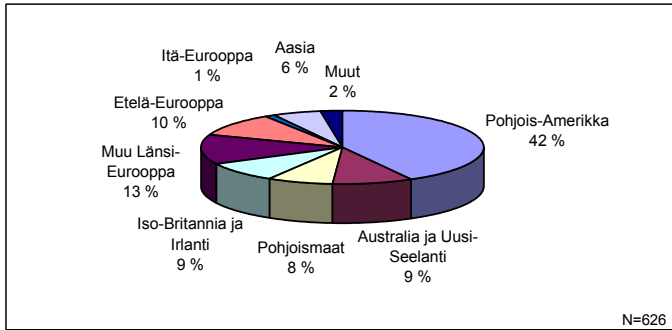
Länsimaisia matkustajia koskenut tutkimus toteutettiin vuosina 2001-2002. Kohderyhmäksi rajattiin Etelä-Suomen kautta Pietariin matkustavat ulkomaiset henkilöt, jotka käyttivät joko suomalaisten matkanjärjestäjien tai suomalaisten liikennöitsijöiden palveluja. Haastateltavien rajaaminen pohjautuu gateway-matkailun käsitteeseen, jonka mukaan gateway-alueen erottavat normaalista kauttakulkualueesta sen tarjoamat matkailua edistävät palvelut (Ireland & Paajanen 1998). Tutkimusta varten haastateltiin 626 länsimaista matkailijaa. Venäläisiä matkustajia koskenut tutkimus toteutettiin vuosina 2004-2005. Tutkimuksen kohderyhmäksi rajattiin matkustajat, jotka matkustavat Venäjältä Etelä-Suomen kaupunkien (Helsingin tai Turun) kautta kolmansiin maihin. Tutkimuksessa haastateltiin yhteensä 1020 ”idästä” saapunutta matkailijaa.

Haastattelulomakkeilla kerätyn aineiston analysoinnissa on käytetty SPSS-tilasto-ohjelmaa. Seuraavassa kappaleessa esitetään kokonaiskuvaus tutkimukseen vastanneista matkailijoista.

2.1. Kokonaisaineiston kuvaus

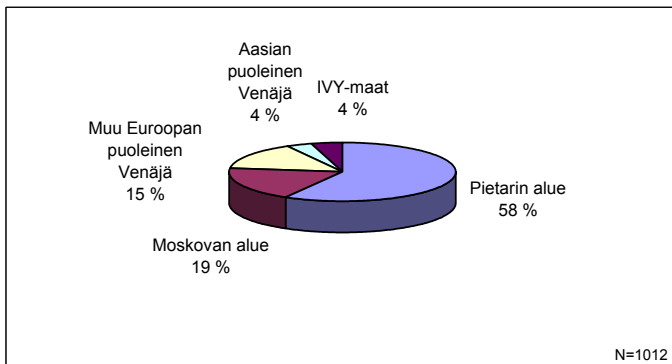
Länsimaisista vastaajista maantieteellisesti suurimman ryhmän muodostivat **pohjoisamerikkalaiset**, joita oli hieman yli 40% vastaajista (kuva 3). Yhtä suuren ryhmän

muodostivat **eurooppalaiset**. Yksittäisistä Euroopan maista vastaajia oli eniten Iso-Britanniasta ja Ruotsista.



Kuva 3. Länsimaisten vastaajien jakautuminen alueittain

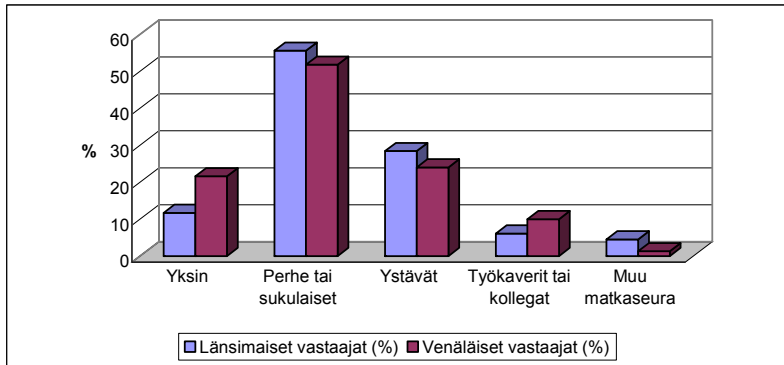
Idästä päin saapuvista vastaajista suurin osa oli kotoisin Venäjältä (96%) ja pieni osa IVY-maista (4%). Venäläisistä vastaajista kolme viidesosaa saapui **Pietarin alueelta**, viidesosa Moskovan alueelta ja viidesosa muualta Venäjältä (kuva 4).



Kuva 4. Venäläisten vastaajien jakautuminen alueittain

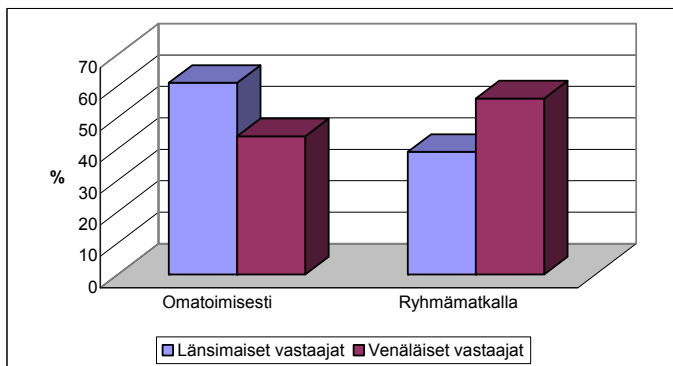
Matkaseuran mukaan tarkasteltuna **yli puolet vastaajista oli liikkeellä perheenjäsenten tai sukulaisten kanssa** (kuva 5). Ystävien kanssa matkusti kolmasosa länsimaisista ja neljäsosa

venäläisistä vastaajista. Loput matkustivat yksin tai työkavereiden kanssa.



Kuva 5. Vastaajien matkaseura

Länsimaisista vastaajista suurin osa (61%) matkusti omatoimisesti, loput olivat ryhmämatkalla (kuva 6). Venäläistä vastaajista puolesta **enemmistö** matkusti **turistiryhmän kanssa** (56%).

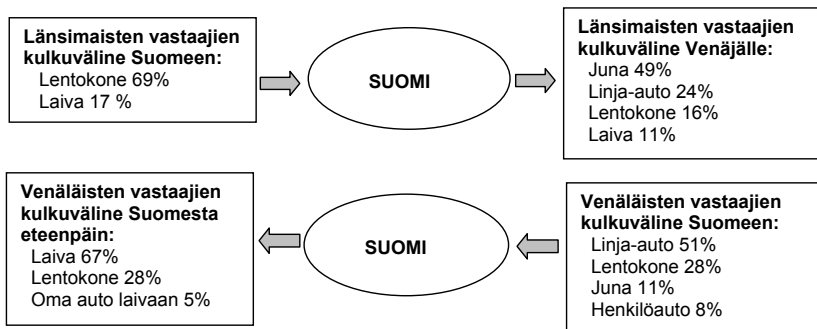


Kuva 6. Vastaajien matkan luonne

Länsimaisilla vastaajilla oli vaihtelevammat matkareitit kuin venäläisillä vastaajilla. Suuri osa länsimaisista vastaajista käytti matkallaan ns. perusreittiä (43%), eli matkusti kotimaastaan suoraan Suomen kautta Venäjälle ja palasi samaa reittiä takaisin. Viidesosa

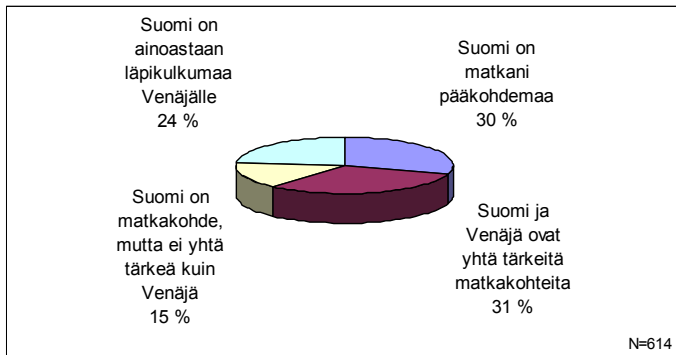
vastaajista tuli Suomeen suoraan kotimaastaan, mutta jatkoi Venäjältä muualle kuin Suomeen. Kaiken kaikkiaan kolmannes matkailijoista kävi jossakin muussa maassa ennen saapumistaan Suomeen, yleisimmin tämä maa oli Ruotsi. Venäläisistä vastaajista lähes kaikki matkustivat Suomen kautta sekä meno- että paluumatkalla. Suurin osa **venäläisistä vastaajista (70%) oli matkalla Suomen kautta muihin Pohjoismaihin** (50% Ruotsiin, 3% Norjaan ja 17% Pohjoismaiden kiertomatkalle). 15% venäläisistä matkailijoista oli matkalla Keski- tai Etelä-Eurooppaan, joko maitse Euroopan kiertomatkalle (6%) tai lentäen 1-2 eurooppalaiseen maahan (8%, suosituimmat maat Saksa ja Italia). Kaukokohteista suosituimmat olivat Pohjois-Amerikka (10%, USA) sekä Aasia (5%, Thaimaa).

Kulkuvälineittäin tarkasteltuna noin 70% länsimaisista vastaajista tuli Suomeen lentäen (kuva 7). Laivalla tulneiden osuus oli 17%, mikä vastaa melko tarkkaan Suomeen Ruotsin kautta saapuneiden osuutta. Muiden kulkuvälineiden osuus oli marginaalinen. Venäjälle matkustettiin Suomesta eniten junalla ja linja-autolla, mutta myös lentokoneella sekä laivalla. Venäläiset vastaajat puolestaan saapuivat Suomeen pääosin linja-autolla (51%) tai lentokoneella (28%). Kulkuvälineenä käytettiin myös junaa, henkilöautoa sekä laivaa. Suomesta venäläiset vastaajat jatkoivat matkaa joko laivalla (72%) tai lentokoneella (28%). **Länsimaiset vastaajat matkustivat huomattavasti useammin suomalaisten liikennöitsijöiden kulkuvälineillä**, kun taas venäläiset matkustivat enemmän venäläisillä turistibusseilla, venäläisillä junilla, omilla henkilöautoilla jne.



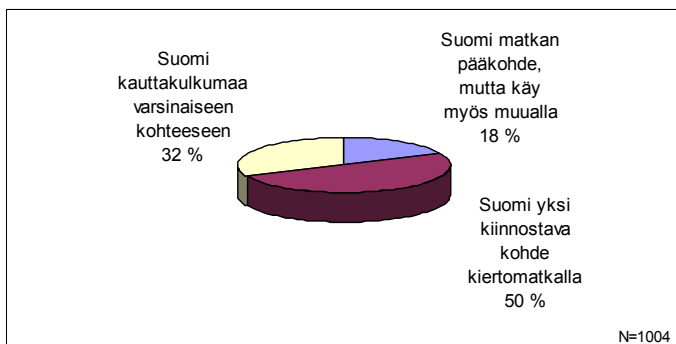
Kuva 7. Vastaajien kulkuväline Suomeen ja Suomesta

Suomen roolia vastaajan matkaohjelmassa kysyttiin hieman eri lailla länsimaaisilta ja venäläisiltä matkailijoilta. **Länsimaaisista vastaajista 60% ilmoitti, että Suomi on heille vähintään yhtä tärkeä matkakohde kuin Venäjä** (kuva 8). Lähes neljäsosa ilmoitti Suomen olevan ainoastaan läpikulkumaa. Lisäksi noin 15% vastaajista piti Suomea matkakohteena, mutta vähemmän tärkeänä kuin Venäjää.



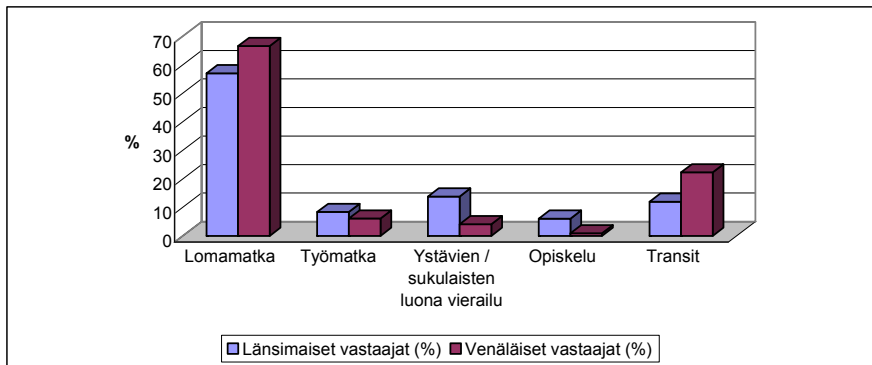
Kuva 8. Suomen rooli länsimaisten vastaajien matkaohjelmassa

Venäläisistä vastaajista puolelle Suomi oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla (kuva 9). Kolmasosalle vastaajista Suomi oli vain kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen ja vajaalle viidesosalle Suomi oli matkan pääkohde, vaikka kävi myös muualla.



Kuva 9. Suomen rooli venäläisten vastaajien matkaohjelmassa

Matkan tarkoitus Suomessa oli pääasiassa loma tai kauttakulku (kuva 10). Länsimaista vastaajista suurin osa oli Suomessa lomamatkalla (55%) tai ystävien ja sukulaisten luona vierailulla (13%). Jonkin verran Suomeen matkustettiin myös töihin sekä opiskeluun liittyvistä syistä. Pelkästään kauttakulun ilmoitti syyksi 12% länsimaaisista vastaajista. Venäläisten vastaajien yleisin matkan tarkoitus Suomessa oli loma (67%) tai kauttakulku (22%).

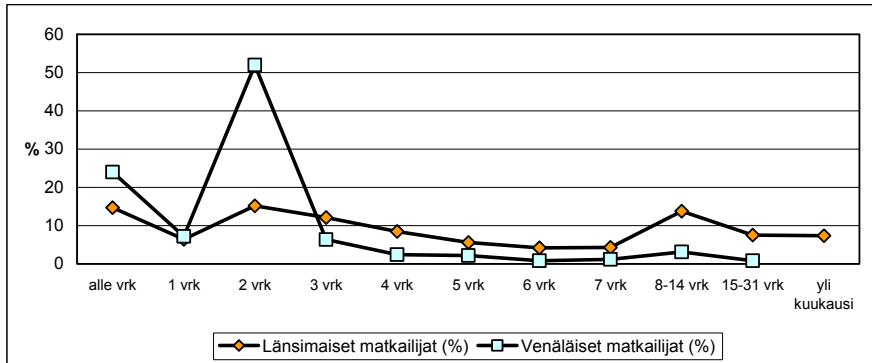


Kuva 10. Vastaajien matkan tarkoitus Suomessa

Suomesta eteenpäin matkustettiin useimmiten lomailutarkoituksissa. Länsimaaisilla matkailijoilla Venäjän-matkan tarkoitus oli voittopuolisesti loma (85%), sillä vain 6% vastaajista oli työmatkalla. Venäläisillä vastaajilla muissa maissa matkan tarkoituksena oli loma (75%), ystävien ja sukulaisten luona vierailu (13%) tai työmatka (12%).

Matkailijoiden viipymässä Suomessa oli isoja eroja (kuva 11). Pelkästään kauttakulkutarkoituksissa ja vain muutaman tunnin Suomessa viihtyneitä matkailijoita oli 15% länsimaaisista ja 24% venäläisistä vastaajista. Nämä olivat yleisimmin lentomatkustajia, jotka viipyivät Suomessa vain koneenvaihdon verran. Länsimaaisista vastaajista kolmannes viipyi Suomessa yhdestä kolmeen päivään. Viikosta kahteen viikkoon Suomessa viipyi 14% ja yli kaksi viikkoa 15% vastaajista. Suurin osa venäläisistä vastaajista viipyi Suomessa kaksi vuorokautta (52%). Tämä selittyy sillä, että aineistossa on paljon ryhmämatkailijoita (erityisesti bussimatkailijoita), jotka viettivät Suomessa meno- ja paluumatkallaan päivän

Suomessa, yöpymisen tapahduttua Ruotsin laivalla. Suomen osuus koko matkan kestosta jäi yleensä hyvin pieneksi. **Länsimaiset vastaajat siis viipyivät Suomessa huomattavasti pidempään kuin venäläiset.** Tämä näkyy myös yöpymisissä Suomessa: **länsimaisista vastaajista 64% ja venäläisistä 21% käytti majoituspalveluita Suomessa.**

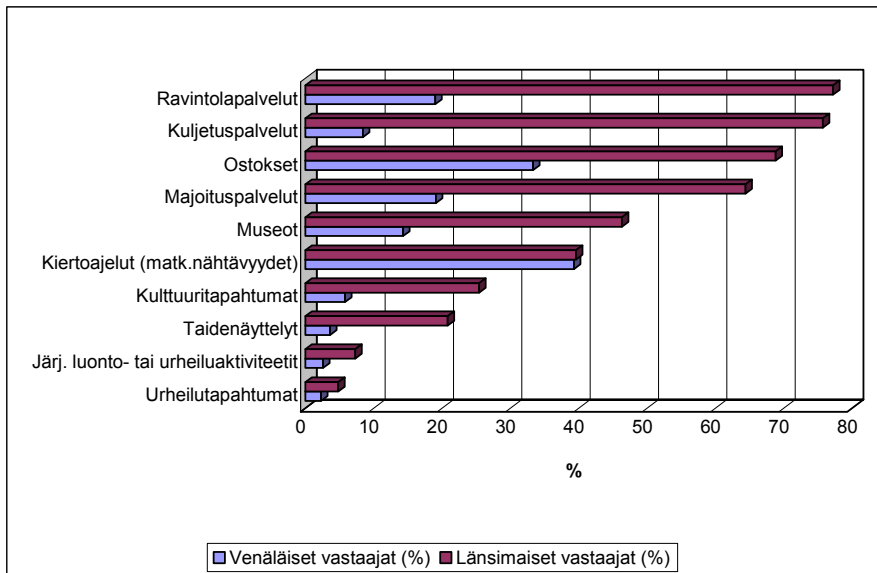


Kuva 11. Vastaajien viipymä Suomessa

Suurin osa vastaajista oli ostanut valmiin pakettimatkan kotimaastaan koko matkareitille. Länsimaisista vastaajista näitä vastaajia oli 41% ja venäläisistä 65%. Länsimaisista matkailijoista kuitenkin noin viidennes oli asioinut suomalaisten matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa, kun venäläisistä vain pari prosenttia. Omatoimisesti matkansa oli järjestänyt länsimaisista vastaajista viidennes ja venäläisistä neljännes. Vaihtoehdon 'muulla tavoin' (5%) valinneiden joukossa oli useita, joiden matkan oli järjestänyt Suomessa asuva ystävä, sukulainen tai liikekumppani.

Länsimaiset matkailijat käyttivät matkailupalveluja Suomessa monipuolisesti, mutta venäläisillä käyttö jäi vähäiseksi (kuva 12). Länsimaisista vastaajista kolme neljästä oli käyttänyt ravintola- ja kuljetuspalveluja. Ostos- ja majoituspalvelujakin oli käyttänyt reilusti yli 60%. Museissa oli vieraillut lähes joka toinen matkailija ja muita matkailun oheispalveluja, kuten kiertöajeluja ja kulttuuritapahtumia oli käyttänyt keskimäärin joka kolmas vastaaja. Venäläisistä vastaajista lähes puolet oli osallistunut sightseeing ajeluille ja käynyt katsomassa matkailunähtävyyksiä. Myös ostosten tekeminen sekä kirkoissa ja

kylpylöissä vierailut olivat suosittua ajanvietettä. Suosituimpia olivat siis perinteiseen kaupunkimatkailuun liittyvät elementit. Sen sijaan kulttuuritapahtumissa ja taidenäyttelyissä käynnit, omatoiminen luonnossa liikkuminen ja luonto- ja liikunta-aktiiviteetit jäivät vähäisiksi. Tätä selittää osaltaan venäläisten lyhyt viipymä Suomessa, jolloin aikaa ei jää oikeastaan muuhun kuin matkailunähtävyyksien katsomiseen ja ostosten tekemiseen. Venäläisistä vastaajista viidesosa ei ollut käyttänyt Suomessa olonsa aikana palveluita.



Kuva 12. Vastaajien Suomessa käyttämät palvelut

Länsimaisilta matkailijoilta pyydettiin nimeämään Venäjään liittyviä palveluja, joita matkailijat toivoisivat saavansa Suomesta. Neljännes vastaajista oli sitä mieltä, että kaikki tarpeellinen on saatavilla ja lähes puolet jätti kokonaan vastaamatta kysymykseen. Näyttikin siltä, että **länsimaiset matkailijat pitivät tarjolla olevia Venäjä-palveluja pääosin riittävinä**. Yleisimmin toivotut palvelut olivat:

1. Tietoa Venäjästä matkakohteena yleensä sekä informaatiota Venäjällä tarjottavista

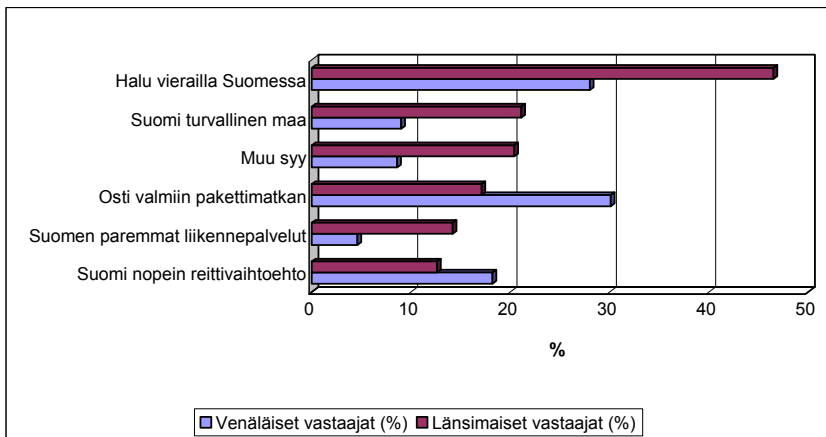
ohjelmanpalveluista (esim. mahdollisuutta varata baletti- ja oopperalippuja Suomesta)

2. Matkustuspalveluihin liittyvää tietoa ja palveluja, kuten tietoa Venäjän sisäisistä junareiteistä ja -aikatauluista, sekä mahdollisuutta varata majoitus- ja kuljetuspalveluja Suomesta
3. Matkustusasiakirjoihin liittyvät palvelut, kuten avustaminen viisumin hankinnassa

Vastaajia pyydettiin myös perustelemaan, miksi nämä palvelut pitäisi saada Suomesta. Vastaajat halusivat saada tietoa jo Suomesta, sillä sen koettiin helpottavan matkantekoa Venäjälle. Suomi koettiin turvallisena ja luotettavana maana, joten Suomesta saatua tietoa pidettiin myös luotettavana. Lisäksi vastaajat kokivat, että Venäjän palvelujen selvittäminen säästää aikaa ja hyvin suunniteltu matka ehkäisee ongelmia ennalta. Ennen kaikkea asioiden selvittämisen etukäteen Suomessa katsottiin vähentävän mahdollisia kieliongelmiä Venäjällä. Venäläisten vastauksissa ei ilmennyt tarvetta erityisille gateway-palveluille. Matkat järjestettiin Suomesta eteenpäin jo kotimaasta käsin. Huomioitava on, että suurin osa venäläisistä vastaajista oli matkalla turistiryhmän kanssa, jolloin kaikki käytännönjärjestelyt oli hoidettu matkatoimiston puolesta.

Syyt, jotka olivat vaikuttaneet Suomen valintaan reitiksi, vaihtelivat länsimaisilla ja venäläisillä matkailijoilla (kuva 13). **Länsimaisista vastaajista lähes puolet ilmoitti Suomeen tulon syyksi halun vierailla Suomessa Venäjän lisäksi.** Toiseksi merkittävin syy oli Suomen **turvallisuus** (21%) ja kolmanneksi yleisin oli vaihtoehto muu syy (20%). Yleisimmin muu syy oli vastaajan pidempiaikainen oleskelu Suomessa joko opiskelun tai työn merkeissä. 17% vastaajista oli ostanut pakettimatkan ja heille Suomen reitti ei ollut oma valinta. Reilulle 10% vastaajista vaikutusta oli myös Suomen muita paremmilla liikennepalveluilla, länsimaisella infrastruktuurilla sekä Suomen reitin nopeudella. Tiedon puute vaihtoehtoisista reiteistä tai Suomen matkailuyritysten Venäjä-tuntemus eivät nousseet aineistossa oleellisiksi tekijöiksi valita Suomi matkakohteeksi ennen siirtymistä Venäjälle. **Venäläisillä tärkein Suomen kautta matkustamisen syy oli pakettimatkan ostaminen** (30%). Vasta toisena oli halu vierailla Suomessa (28%). Vastauksista heijastuikin ryhmämatkailijoiden suuri osuus ja se, että Suomi ei ole matkan ainoa kohde.

Vajaalle 20%:lle Suomen kautta matkustamisen nopeus oli tärkeä kriteeri. Näille matkustajille Suomi oli usein kauttakulkukohde, eikä Suomessa viivytty pitkään. Noin joka kymmenennelle ystävät ja tuttavat olivat suositelleet Suomea matkakohteena ja sama määrä vastanneita koki reitin halvimmaksi tai turvallisemmaksi vaihtoehdoksi. Sen sijaan venäläisille vastaajille ei juuri ollut merkitystä Suomen muita paremmilla liikennepalveluilla, sillä he matkustivat usein omilla kulkuneuvoilla (linja-autoilla, junilla, henkilöautoilla). Yllättäen myös viisumin hankkimisen helppous Suomen konsulaatin kautta ei ollut venäläisille vastaajille merkityksellinen syy, vaikka ennakkotietojen perusteella näin olisi voinut odottaa olevan. Venäläiset eivät myöskään kokeneet, että heillä olisi ollut liian vähän tietoa vaihtoehtoisista matkareiteistä.

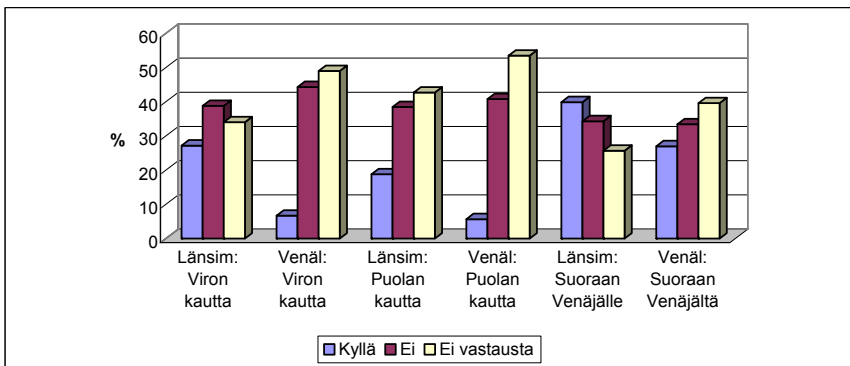


Kuva 13. Vastaajien tärkeimmät syyt matkustaa Suomen kautta

Matkailijoilta myös tiedusteltiin, oliko Suomi vastannut matkailijan odotuksia. Vastaajat olivat valtaosin tyytyväisiä Suomeen, sillä yhteensä **yli 90% haastatelluista ilmoitti Suomen vastanneen odotuksia**. Pieni osa jätti vastaamatta kysymyksen kokonaan. Nämä matkailijat olivat nähneet joko liian vähän tai viettäneet aikaa vain lentokentällä. Vain pieni osa vastanneista ilmoitti pettyneensä odotuksiinsa Suomessa. Venäläisiltä matkailijoilta kysyttiin talvilomakkeella lisäksi tyytyväisyyttä Suomen matkailupalveluihin. Vastaajista

erittäin tyytyväisiä oli 45% ja melko tyytyväisiä 51%. Tyytymättömiä oli vain 3%, mitä voidaan pitää alhaisena lukemana.

Länsimaiset matkailijat ja venäläiset matkailijat suhtautuivat vaihtoehtoisia eteläisiä reittejä koskeneeseen kysymykseen hyvin eri tavalla. Kummastakin ryhmästä suuri osa vastaajista jätti vastaamatta kysymykseen, mistä voidaan osaltaan päätellä, että **Suomea pidetään luonnollisena reittinä Venäjälle ja Venäjältä matkustettaessa**, eikä vaihtoehtoisia eteläisimpiä reittejä juurikaan oltu edes ajateltu (kuva 14).



Kuva 14. Vaihtoehtoisten matkareittien kiinnostavuus

Länsimaisista matkailijoista 40% ja venäläisistä 27% oli kiinnostunut matkustamaan suoraan kotimaastaan aiottuun kohteeseen. Suorista yhteyksistä olivat erityisesti kiinnostuneita lentäen matkustaneet sekä ne matkustajat, joille Suomen merkitys matkakohteena oli vähäinen. Suoraan matkustamisen etuna nähtiin nopeus, helppous ja mukavuus. Usein suora lentoreitti koettiin kätevämmäksi, jos sellainen vain olisi tarjolla. Esimerkiksi Pietarista on Moskovaan verrattuna paljon rajallisemmat lentoyhteydet Eurooppaan tai Pohjois-Amerikkaan. Lisäksi matkustaminen Moskovan kautta voi kestää pidempään ja tulla kalliimmaksi kuin matkustaminen Suomen kautta. **Huomioitavaa on, että kolmannes matkailijoista piti Suomen kautta matkustamista parempana vaihtoehtona.** Suoraan kotimaasta matkustamista pidettiin usein kalliina, hankalana sekä aikaa vievänä. Nämä vastaajat kokivat Suomen kautta matkustamisen helpommaksi,

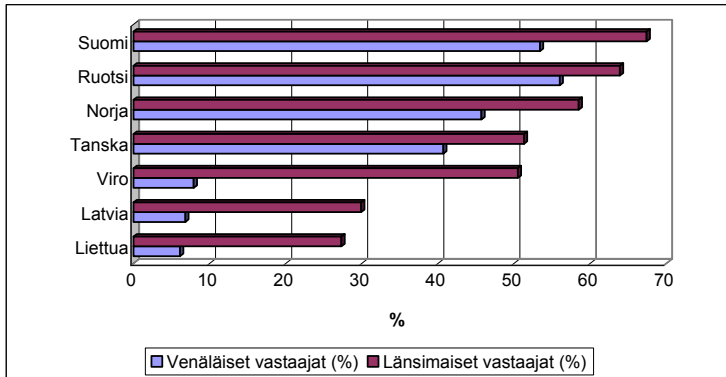
mukavammaksi, mielenkiintoisammaksi sekä halvemmaksi vaihtoehdoksi. Monilla oli myös erityiset syynsä matkustaa Suomen kautta esimerkiksi täällä asuvien sukulaisten ja ystävien takia. Näiden syiden lisäksi länsimaisilla vastaajilla ei usein ollut tarpeeksi tietoa Venäjästä matkapäätöksen pohjaksi ja venäläiset vastaajat kokivat Ruotsiin matkustettaessa Suomen reitin parhaaksi ja Suomen ja Ruotsin välisen laivayhteyden houkuttelevaksi.

Länsimaisia matkailijoita kiinnostivat vaihtoehtoiset eteläiset matkareitit, mutta venäläiset eivät niistä innostuneet. Länsimaalaisista vastaajista 27% oli kiinnostunut matkustamaan Viron kautta ja 18% Puolan kautta. Vastaajat pitivät näitä maita kiinnostavina ja moni olikin aikeissa vierailla matkallaan myös Virossa (Helsingistä käsin). Vastaajat, jotka eivät olleet kiinnostuneita käyttämään Viroa (39%) tai Puolaa (38%) reittinä Venäjälle, pitivät matkustusta niiden kautta hankalana, kalliina ja aikaa vievänä. Virossa ja Puolasta, niiden infrastruktuurista tai mahdollisesta matkareitistä ei myöskään usein ollut saatavilla tarpeeksi tietoa matkapäätöksen pohjaksi.⁶ Matkailijat, joille Suomi oli pääkohde, olivat luonnollisesti vähiten kiinnostuneita matkustamaan Viron tai Puolan kautta. **Venäläiset matkustajat puolestaan eivät olleet kiinnostuneita,** sillä Baltian maiden kautta matkustaminen koettiin liian hankalaksi, eikä se reittinä tuntunut toimivalta. Myös viisumiongelmien, suhtautuminen venäläisiin sekä palveluiden heikompi taso vaikuttivat venäläisten mielipiteisiin. Pieni joukko vastaajia, jotka olivat kiinnostuneet matkustamaan Baltian maiden tai Puolan kautta, kokivat ko. maat kiinnostaviksi tai näissä maissa asui sukulaisia tai ystäviä.

Itämeren alue lomakohteena kiinnosti kokonaisuudessaan länsimaisia matkailijoita, mutta venäläisten mielenkiinto kohdistui vain Pohjoismaihin (kuva 15). Länsimaiset vastaajat pitivät Itämeren alueella kiinnostavimpina lomakohteina Suomea, Ruotsia, Pietaria

⁶ Länsimaalaisten haastattelut tehtiin vuosina 2001-2002. Sen jälkeen Baltian maista on tullut EU:n jäseniä ja matkailuinfrastruktuuri on näissä maissa parantunut huomattavasti, mikä luultavasti tänä päivänä näkyisi vastauksissa länsimaisten matkailijoiden lisääntyneenä kiinnostuksena Baltian maita ja Puolaa kohtaan, sillä matkailijamäärät ovat kehittyneet näissä maissa hyvin positiivisesti. Esimerkiksi Virossa yöpymiset kasvoivat 22% vuonna 2004 edellisvuoteen verrattuna (ETB 2005). Virossa kasvuun ovat vaikuttaneet parantunut matkailutarjonta, lisääntynyt hotellikapasiteetti, halpalentojen tarjonnan kasvu, tihtentyneet laivayhteydet sekä nopeutunut rajanylitys. Vaikutusta on myös ollut näkyvyyden lisääntymisellä eri medioissa (EU-jäsenyys, Eurovision kilpailut vuonna 2002, matkatoimistojen lisääntynyt tarjonta).

ja Norjaa. Myös Viro ja Tanska kiinnostivat myös noin puolta vastanneista. Latviaa ja Liettuaa piti kiinnostavana vain alle kolmannes länsimaisista vastaajista. Venäläisille vastaajille kiinnostavin kohde Itämeren alueella oli Ruotsi. Sitä seurasivat Suomi, Norja ja Tanska. Itämeren eteläpuoliset maat kiinnostivat vain noin joka kymmenettä vastaajaa.



Kuva 15. Vastaajia kiinnostavat lomakohteet Itämeren alueella

Vastaajat erosivat toisistaan huomattavasti demografisilta ominaisuuksiltaan. Länsimaisista vastaajista kolme neljännesosaa oli työikäisiä ja neljäsosa eläkeikäisiä. Venäläisistä puolestaan 95% oli työikäisiä. Sukupuolen mukaan länsimaiset vastaajat jakautuivat melko tasan, miehiä oli vastaajista 54% ja naisia 46%. Venäläisistä vastaajista enemmistö oli naisia (64%). Länsimaisista vastaajista yksinasuvia ja lapsettomia aviopareja oli 60%, mutta venäläisistä vastaajista suurin osa oli lapsiperheellisiä. Kummassakin ryhmässä yli puolet oli ammatilliselta asemaltaan asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa. Opiskelijoiden osuus oli noin 10%. Länsimaisista vastaajista eläkeläisiä oli 18%, mutta venäläisistä vain 5%.

Taulukoon 1 on listattu yhteenveto länsimaisista ja venäläisistä vastaajista.

Taulukko 1. Yhteenveto länsimaisista ja venäläisistä vastaajista

Muuttuja	Länsimaiset vastaajat	Venäläiset vastaajat
Kotipaikka	40% Pohjois-Amerikasta 40% Euroopasta	60% Pietarin alueelta 20% Moskovan alueelta
Matkareitti (Suomen kautta)	Suurimmalla osalla (43%) perusreitti (Kotimaa-FIN-RUS-FIN-kotimaa). Loput vastaajat yhdistelivät matkareitille myös muita maita (mm. Ruotsin)	Suomen kautta matkustettiin sekä meno- että paluumatkalla. Matkakohteina erityisesti Ruotsi ja muut Pohjoismaat
Suomen rooli matkaohjelmassa	60%:lle Suomi oli vähintään yhtä tärkeä kohde kuin Venäjä, 15%:lle kohde, mutta ei niin tärkeä kuin Venäjä neljäsosalle vain kauttakulkumaa.	Puolelle vastaajista Suomi oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla, kolmasosalle kauttakulkumaa ja vajaalle viidennekselle pääkohde.
Tärkeimmät syyt Suomen valintaan reitiksi	1) Halu vierailla Suomessa 2) Suomen turvallisuus 3) Muu syy: esim. oleskelu Suomessa	1) Pakettimatkan ostaminen 2) Halu vierailla Suomessa 3) Suomen kautta nopeinta
Matkan luonne	Suurin osa (61%) matkusti omatoimisesti.	Suurin (56%) osa matkusti turistiryhmän kanssa.
Kulkuväline Suomi-Venäjä	Suomesta Venäjälle matkustettiin yleisimmin junalla ja linja-autolla.	Venäjältä matkustettiin Suomeen yleisimmin linja-autolla tai lentäen.
Kulkuväline Suomi-3.maa	Suurin osa saapui Suomeen lentäen. Joka kuudes saapui laivalla.	Suurin osa jatkoi Suomesta laivalla. Vajaa kolmasosa lentäen.
Viipymä Suomessa	Viihtyivät Suomessa. Vajaa kolmannes viiپی Suomessa pidempään kuin viikon.	Suurin osa venäläisistä vastaajista viiپی Suomessa vain 0-2 päivää.
Matkan tarkoitus Suomessa	Suurin osa vastaajissa oli Suomessa lomamatkalla.	Suurin osa Suomessa lomamatkalla. Reilu viidennes piti Suomea transit-maana
Matkan järjestämistapa	Suurin osa osti pakettimatkan kotimaasta koko matkareille, monet asioivat suomalaisten matkanjärjestäjien kanssa tai järjestivät matkan omatoimisesti.	Suurin osa oli ostanut paketin kotimaastaan (65%). Moni järjesti matkansa myös omatoimisesti.
Suomessa käytetyt palvelut	Käyttivät matkailupalveluita Suomessa monipuolisesti.	Matkailupalveluiden käyttö Suomessa jäi ohueksi.
Matkaseura	Matkusti perheenjäsenten ja/tai ystävien kanssa	Matkusti perheenjäsenten ja/tai ystävien kanssa. Joka viides myös yksin.
Kiinnostus vaihtoehtoihin matkareitteihin	Periaatteessa kiinnostunut matkustamaan myös Viron tai Puolan kautta.	Vaihtoehtoiset reitit Baltian maiden tai Puolan kautta eivät houkuttele.
Kiinnostus matkustaa suoraan kotimaasta	40% kiinnostunut matkustamaan suoraan kotimaasta Venäjälle. Kolmannes vastaajista piti Suomen kautta matkustamista parempana.	Kolmannes vastaajista piti Suomen kautta matkustamista parempana. Vajaa kolmannes oli kiinnostunut matkustamaan suoraan kohteeseen.
Itämeren kiinnostavimmat lomakohteet	Kiinnostavimmat: 1) Suomi, 2) Ruotsi, 3) Pietari, 4) Norja 5) Viro, 6) Moskova	Kiinnostavimmat: 1) Ruotsi, 2) Suomi, 3) Norja, 4) Tanska

Ohessa on myös yhteenveto länsimaisten ja venäläisten matkailijoiden keskeisistä yhtäläisyyksistä ja eroista.

Yhtäläisyydet länsimaisten ja venäläisten matkailijoiden välillä

- Suurin osa vastaajista matkusti Suomen kautta sekä meno- että paluumatkallaan. Matkailu oli molemmilla ryhmillä hyvin Itämeri-painottunutta eli Suomen lisäksi matkareitille kuului myös Suomen naapurimaita. Länsimaisilla matkailijoilla oli kuitenkin vaihtelevammat matkareitit kuin venäläisillä matkailijoilla.
- Suurimalle osalle vastaajista Suomi oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Joka neljäs länsimainen ja joka kolmas venäläinen matkailija piti Suomea pelkästään transit-maana.
- Suurin osa vastaajista oli Suomessa lomamatkalla
- Suurin osa vastaajista oli ostanut pakettimatkan kotimaastaan koko matkareitille tai oli järjestänyt matkansa omatoimisesti.
- Suurin osa vastaajista matkusti perheenjäsenten ja/tai ystävien kanssa
- Vastaajat olivat kiinnostuneita suorista lentoyhteyksistä, jos yhteydet olisivat toimivat

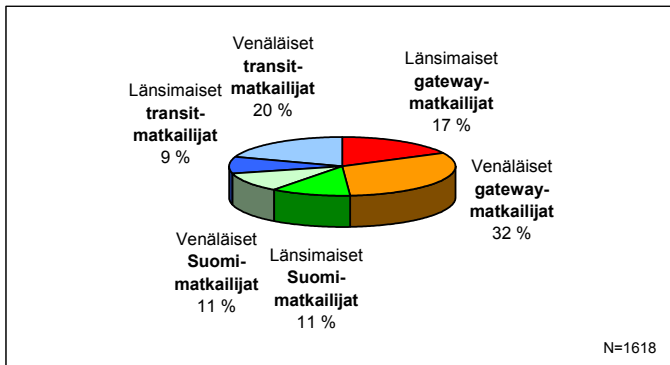
Ja mitä **erovaihteluita** länsimaisten ja venäläisten matkailijoiden väliltä löytyi?

- Länsimaisten vastaajien tärkein Suomeen tulon syy oli halu vierailla Suomessa, toiseksi merkittävin oli turvallisuus ja kolmantena Suomessa oleskeluun liittyvät syyt. Venäläisillä vastaajilla puolestaan merkittävin syy Suomen kuulumisen matkatoimiston järjestämään pakettimatkaan ja vasta toisena oli halu vierailla Suomessa. Venäläisille merkitystä oli myös Suomen-reitin nopeudella
- Suurin osa länsimaisista vastaajista matkusti omatoimisesti, kun taas venäläisistä suurin osa oli matkalla ryhmän kanssa
- Länsimaiset vastaajat viipyivät Suomessa huomattavasti pidempään kuin venäläiset vastaajat
- Länsimaiset vastaajat käyttivät Suomessa ollessaan matkailupalveluita runsaasti ja monipuolisesti, kun taas venäläisten vastaajien palveluiden käyttö jäi ohueksi
- Länsimaiset vastaajat olivat periaatteessa kiinnostuneita myös matkustamaan esimerkiksi Viron tai Puolan kautta, mutta venäläisiä vastaajia nämä vaihtoehdot eivät kiinnostaneet
- Itämeren alue lomakohteena kiinnosti kokonaisuudessaan länsimaisia matkailijoita, mutta venäläisten mielenkiinto kohdistui Itämeren alueella vain Pohjoismaihin.

2.2. Tutkimuksen kolme matkailijatyyppeä ja Suomen kolme roolia

Tehdyt tutkimukset auttavat luomaan kokonaiskuvan Etelä-Suomen asemasta lännestä itään ja idästä länteen suuntautuvassa matkailussa. Matkailijoiden joukosta pystyttiin profiloimaan varsinaiset gateway-matkailijat selvittämällä Suomen rooli matkailijan matkaohjelmassa. Kaikkiaan haastatelluista matkailijoista alle 30% ilmoitti käyttävänsä Suomea vain kauttakulkuun ja muut olivat enemmän tai vähemmän kiinnostuneet Suomesta matkakohteena. Haastatteluaineiston perusteella matkailijat jaettiin kolmeen ryhmään (kuva 16):

1. Transit-matkailijat, joille Suomi oli kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen.
2. Suomi-matkailijat, joille Suomi oli matkan pääkohde, mutta Suomen lisäksi he vierailivat muissakin kohteissa (länsimatkailijat Pietarissa ja itämatkailijat länsikohteissa).
3. Gateway-matkailijat, joille Suomi oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla.



Kuva 16. Vastaajien jakautuminen matkailijatyypeittäin (jakauma koko aineistosta)

Gateway-matkailijat siis hyödynsivät eniten varsinaisia välittäjäalueen palveluita. Tutkimuksessa kuitenkin tarkasteltiin kaikkia kolmea matkailijaryhmää, sillä Suomi-matkailijoiden joukosta voi löytyä potentiaalisia gateway-matkailijoita ja Suomea pääkohteena pitävien näkemykset voivat olla arvokkaita matkailua kehitettäessä. Transit-

matkailijat olivat yleisemmin transfer-lentomatkustajia, mutta heidänkin joukostaan saattaa löytyä potentiaalisia gateway-matkailijoita, jotka pyrkivät hyödyntämään gateway-maan tarjontaa lyhyen oleskelunsa aikana.

2.2.1. Länsimaiset transit-matkailijat vs. venäläiset transit-matkailijat

Puhtaasti kauttakulkuun Suomea käytti 23% länsimaisista matkailijoista ja 32% venäläisistä matkailijoista. Kotipaikan mukaan transit-matkailijat voitiin jaotella kahteen ryhmään. Ensinnäkin lähellä Suomea asuviin matkailijoihin, joille Suomella ei ollut paljoakaan ”uutuusmerkitystä” matkakohteena. Nämä matkailijat olivat kotoisin joko muista Pohjoismaista tai Pietarin alueelta, ja heille Suomi oli usein jo aiemmin koettu matkakohde. Toisen ryhmän muodostivat puolestaan kaukana Suomesta asuvat transit-matkailijat, joille merkittävämpää olivat Suomen kautta kulkevat lentoreitit. Tähän ryhmään kuuluivat niin pohjoisamerikkalaiset ja australialaiset kuin myös IVY-maista saapuvat matkailijat.

Suurin osa transit-matkailijoista oli transfer-lentomatkustajia, jotka vaihtoivat konetta Helsinki-Vantaan lentokentällä viipyen Suomessa vain muutaman tunnin. Kuitenkin pieni osa transit-matkailijoista viipyi Suomessa 1-2 vuorokautta.⁷ Yöpyneet transit-matkailijat muistuttivatkin gateway-matkailijoita, joskin heidän kiinnostuksensa Suomeen oli huomattavasti ohuempaa. Tavallisimmin nämä yöpyneet transit-matkailijat jatkoivat Suomesta matkaansa muilla kulkuvälineillä kuin lentokoneella.⁸ Yöpyneet transit-matkailijat olivat tavallisimmin amerikkalaisia, australialaisia tai saksalaisia.

Transit-matkailijat olivat päätyneet matkustamaan Suomen kautta, koska matkustus Suomen kautta oli hinnaltaan ja nopeudeltaan kilpailukykyisin vaihtoehto, mutta samalla myös turvallinen valinta. Pakettimatalla oleville päätöksen matkareitistä oli tehnyt heidän puolestaan matkatoimisto. Suomi ei itsessään ollut transit-matkailijoita kiinnostava

⁷ Länsimaisista transit-matkailijoista käytti Suomessa majoituspalveluita 39% ja venäläisistä 10%.

⁸ Lentomatkustajia transit-matkailijoista oli noin 70%

matkakohde vaan periaatteessa matka Venäjälle ja Venäjältä olisi siis voinut toteutua lähes mitä tahansa nopeaa ja toimivaa reittiä pitkin.

Enemmistö transit-matkailijoista matkusti Suomen kautta niin meno- kuin paluumatkallaankin. Valtaosa (60%) länsimaisista transit-matkailijoista käytti matkallaan ns. perusreittiä eli matkusti kotimaasta Suomen kautta Venäjälle ja palasi samaa reittiä takaisin kotimaahan. Samalla tavoin venäläisetkin transit-matkailijat käyttivät perusreittiä matkustaessaan kotimaastaan Suomen kautta kolmansiin maihin ja palaten Suomen kautta kotimaahansa. Venäläisillä matkailijoilla matkakohde vain oli vaihtelevampi. Venäläisistä transit-matkailijoista kolmasosa matkusti Skandinavian maihin, vajaa kolmasosa Yhdysvaltoihin tai Kanadaan ja joka seitsemäs Aasian maihin. Venäläiset transit-matkailijat käyttivätkin monipuolisesti hyväksi Helsinki-Vantaan lentokentän tarjoamia lentoreittejä lukuisiin eri kohteisiin.

Transit-matkailijoiden joukossa oli enemmän yksin tai työkavereiden kanssa matkustavia kuin gateway- tai Suomi-matkailijoissa ja vastaavasti perheenjäsenten ja ystävien kanssa matkustavia oli vähemmän. Vaikka valtaosalla transit-matkailijoista matkan tarkoituksena oli lomamatka, oli työmatkailijoita keskivertoa enemmän. Venäläisillä transit-matkailijoilla matkan pääsyynä oli usein myös sukulaisten ja ystävien luona vierailu.

Lyhyestä viipymästä ja Suomen kauttakulkuroolista johtuen transit-matkailijat käyttivät Suomen matkailupalveluja muita ryhmiä huomattavasti vähemmän (esim. venäläisistä transit-matkailijoista vain 46% oli käyttänyt palveluita Suomessa). Peruspalveluja, kuten kuljetus-, majoitus- ja ravitsemuspalveluja käyttivät Suomessa 1-2 päivää viipyneet transit-matkailijat, joita oli noin 40% länsimaisista ja 10% venäläisistä transit-matkailijoista. Transit-matkailijat saattoivat käydä ostoksilla tai katsomassa matkailunähtävyyksiä, mutta esimerkiksi museoissa tai taidenäyttelyissä he eivät juuri käyneet.

Muitakin eroja länsimaisten ja venäläisten transit-matkailijoiden välillä oli. Länsimaiset transit-matkailijat olivat keskivertoa useammin lomailevia ryhmämatkalaisia (43%) kun taas venäläiset transit-matkailijat olivat keskivertoa enemmän liikkeellä omatoimisesti (83%). Tämä ero heijastui myös matkan ostotavassa. Suurin osa länsimaisista transit-matkailijoista

(70%) oli ostanut valmiin pakettimatkan lähtömaastaan ja vain vajaa 20% oli järjestänyt matkan suoraan palveluntarjoajien kanssa. Venäläiset puolestaan olivat pääsääntöisesti järjestäneet matkan omatoimisesti koko matkareitille (49%) tai ostaneet paketin kotimaastaan koko matkareitille (36%). Muulla tavoin matka oli järjestynyt joka kymmenennelle venäläiselle transit-matkailijalle, nämä matkustajat olivat enimmäkseen liikematkailijoita, joiden matka oli järjestetty töiden kautta. Yhteistä sekä länsimaisille että venäläisille transit-matkailijoille oli kuitenkin se, että matka ostettiin jo kotimaasta, eikä matkaa näin ollen järjestetty/ostettu vasta Suomessa.

Erot näkyivät myös suhtautumisessa vaihtoehtoihin matkareitteihin. Erityisesti länsimaiset transit-matkailijat olivat usein periaatteessa valmiita matkustamaan Venäjälle myös Viron tai Puolan kautta sekä suoraan, mutta käytännössä liikenneyhteyksiä ja infrastruktuuria pidettiin liian huonoina. Venäjälle suoraan matkustaminen koettiin usein myös vaaralliseksi. Venäläiset transit-matkailijat puolestaan eivät juurikaan olleet kiinnostuneet vaihtoehtoista eteläisistä matkareiteistä. Itämeren eteläpuolisista maista edes vähän kiinnostava vaihtoehto oli matkustus Puolan kautta, koska Puola on lähempänä Eurooppaa ja muutama vastaaja oli aikaisemmin jo käyttänyt mahdollisuutta matkustaa Puolan kautta. Venäläisistä transit-matkailijoista kolmasosa oli kuitenkin kiinnostunut matkustamaan kohteeseensa suoraan kotimaasta, jos se säästäisi aikaa. Ongelmana oli vain, että kotipaikasta ei ollut suoria lentoja haluttuun kohteeseen tai suora lento olisi Moskovan kautta, mikä kuitenkin veisi enemmän aikaa ja tulisi kalliimmaksi.

Yleisesti ottaen sekä länsimaiset että venäläiset transit-matkailijat eivät myöskään olleet kovin kiinnostuneita Itämeren alueesta lomakohteena, eivät ainakaan samassa määrin kuin gateway- tai Suomi-matkailijat. Sekä länsimaiset että venäläiset transit-matkailijat pitivät kiinnostavimpina kohteina Ruotsia ja Suomea. Näiden jälkeen kiinnostavimmiksi koettiin Norja ja Tanska. Länsimaiset transit-matkailijat olivat luonnollisesti kiinnostuneita myös Pietarista ja Moskovasta. Itämeren eteläpuoliset maat kiinnostivat vain harvoja. Usein venäläisten transit-matkailijoiden mielenkiinto oli muualla kuin Itämeren alueella, sillä usein heille mieluisempia kohteita olivat Pohjois-Amerikka ja Aasia.

Suomen rooli läpikulkumaana korostui myös länsimaisten transit-matkailijoiden toivomissa Venäjään liittyvissä palveluissa. Eniten toivottiin matkantekoa nopeuttavia palveluja, kuten nopeampaa junayhteyttä Suomen ja Venäjän välille sekä parempia yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentokentän ja rautatieaseman välille. Jonkin verran transit-matkailijat toivoivat myös apua matkustusasiakirjojen hankinnassa sekä tietoa Venäjästä. Toiveita perusteltiin yleisimmin ajan säästöllä.

Demografisesti tarkasteltuna transit-matkailijat olivat keskivertoa iäkkäämpiä matkailijoita. Erityisesti länsimaisista transit-matkailijoista eläkeikäisiä oli huomattavan paljon (23%). Länsimaisista transit-matkailijoista 57% oli yli 44-vuotiaita, kun vastaavasti venäläisistä transit-matkailijoista vain 29%. Työssäkäyvien osuus olikin venäläisten ryhmässä suurempi kuin länsimaalaisten. Sukupuoli jakauma oli länsimaisilla matkailijoilla tasainen, mutta venäläisillä oli 60%:n naisemmistö.

Länsimaisten ja venäläisten transit-matkailijoiden yhteiset piirteet:

- Suomen rooli on olla kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen
- Suomella ei ole merkitystä itsenäisenä matkakohteena
- Suomen kautta matkustava arvostaa Suomen hyviä kulkuyhteyksiä, turvallisuutta, nopeutta ja edullisuutta
- Transit-matkailija voisi matkustaa jonkin toisen maan kauttakin, jos toista kautta olisi halvempaa tai se säästäisi aikaa.
- Ovat kiinnostuneita matkustamaan myös suoraan kotimaasta, jos yhteydet olisivat toimivat
- Suurin osa lentomatkustajia, jotka eivät viivy Suomessa koneenvaihtoa pidempään
- Suomen kautta matkustetaan niin meno- kuin paluumatkallakin
- Keskivertoa useammin joukossa yksin ja työkavereiden kanssa matkustavia sekä työmatkalla olevia
- Suurimmalla osalla matkan tarkoituksena loma (Suomi usein vain kauttakulkumaa)
- Palvelujen käyttö Suomessa jää vähäiseksi
- Itämeren alue lomakohteena ei ole kovin kiinnostava
- Länsimaiset transit-matkailijat kiinnostuneita matkantekoa nopeuttavista palveluista, kuten nopeammista junayhteyksistä

Länsimaisten ja venäläisten transit-matkailijoiden eroavaisuudet:

- Länsimaiset transit-matkailijat useimmiten lomailevia ryhmämatkailijoita, venäläiset transit-matkailijat puolestaan useimmiten omatoimimatkailijoita.
- Länsimaiset transit-matkailijat ostivat tavallisesti pakettimatkan koko matkareitille, kun taas venäläiset järjestivät matkansa omatoimisesti.
- Toisin kuin venäläiset, länsimaiset transit-matkailijat periaatteessa kiinnostuneet myös vaihtoehtoisista eteläisistä matkareiteistä
- Länsimaisissa transit-matkailijoissa paljon eläkkeellä olevia, venäläisissä enemmän työelämässä olevia.

2.2.2. Länsimainen Suomi-matkailija vs. venäläinen Suomi-matkailija

Tutkimuksesta löytynyt toinen ryhmä nimettiin Suomi-matkailijoiksi, koska heille Suomi oli pääkohde ja muut maat sivukohteita. Tähän ryhmään kuului 30% länsimaisista ja 18% venäläisistä matkailijoista. Länsimaisista Suomi-matkailijoista suuri osa oli kotoisin Pohjois-Amerikasta (kuten muissakin ryhmissä), mutta joukossa oli keskivertoa enemmän etelä- ja keskieurooppalaisia. Näyttikin siltä, että keski- ja eteläeurooppalaiset matkustivat usein Venäjälle suoraan, jos heillä ei ollut erityistä syytä tulla Suomeen. Venäläisten Suomi-matkailijoiden joukossa eniten oli Pietarin alueelta saapuneita, mutta keskivertoa useammin Suomi-matkailijat saapuivat hieman kauempaa eli muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä⁹ sekä Moskovan alueelta.

Koska Suomi-matkailijoilla matkan kiintopisteenä ja pääkohteena oli Suomi, muut matkakohteet löytyivät Suomen naapurimaista. Yli puolet länsimaisista Suomi-matkailijoista käytti perusreittiä eli saapui Suomeen suoraan kotimaastaan ja palasi Venäjältä kotimaahansa Suomen kautta. Lopuilla oli vaihteleva matkareitti, jolloin matkaan kuului Suomen ja Venäjän lisäksi myös muita maita. Länsimaisista Suomi-matkailijoista joka kymmenes teki myös Helsingistä käsin matkan Tallinnaan. Venäläisistä Suomi-matkailijoista kolme neljäsosaa oli matkalla Ruotsiin ja 13% oli Pohjoismaiden kiertomatalla. Venäläiset Suomi-matkailijat eivät siis juurikaan matkustaneet Pohjoismaita kauemmaksi.

Reittivalintaan vaikuttaneet pääsyyt liittyivät Suomi-matkailijoilla kiinnostukseen Suomeen matkakohteena sekä oleskeluun Suomessa. Vaikuttavia tekijöitä olivat myös Suomen turvallisuus verrattuna muihin vaihtoehtoihin sekä hyvät kulkuyhteydet. Länsimaiset Suomi-matkailijat arvostivat myös suomalaisten matkailuyritysten Venäjä-asiantuntemusta ja venäläisillä matkailijoilla myös ystävien ja tuttavien suositukset matkasta tai reittivaihtoehdosta olivat vaikuttaneet päätökseen.

⁹ Tutkimuksessa ”muu Euroopan puoleinen Venäjä” käsittää Uralin länsipuolisen Venäjän pois lukien Pietarin ja Moskovan alueet.

Suomi-matkailijoilla oli Suomen-matkan tarkoituksena muitakin motiiveja kuin loma. Monet länsimaiset Suomi-matkailijat saapuivat Suomeen ystävien tai sukulaisten luona vierailun, työmatkan tai opiskelun takia, ja tekivät sitten Suomesta käsin lomamatkan Venäjälle. Usein jopa niin, että Suomessa asuvat ystävät tai sukulaiset järjestivät matkan Venäjälle valmiina lomapakettina. Länsimaiset matkailijat siis hyödynsivät Suomen matkanjärjestäjien tarjontaa ja Suomen maantieteellistä läheisyyttä. Samalla tavoin venäläiset Suomi-matkailijat hyödynsivät Suomen läheisyyttä Ruotsiin. Vaikka venäläisistä Suomi-matkailijoista suurin osa oli Suomessa lomamatkalla, niin joukossa oli muita matkailijaryhmiä enemmän ystävien ja sukulaisten luona vierailijoita, työmatkalaisia sekä opiskelijoita.

Suomi-matkailijoista puolet oli matkalla omatoimisesti ja puolet oli matkalla ryhmän kanssa. Suomessa he viihtyivät muita matkailijaryhmiä pidempään. Länsimaiset Suomi-matkailijat viihtyivät Suomessa useimmiten viikosta kahteen viikkoon, usein myös pidempään. Majoituspalveluita heistä käytti 57%, mutta osa yöpyi myös sukulaisten ja tuttavien luona. Venäläisistäkin matkailijoista Suomi-matkailijat viihtyivät pisimpään Suomessa, joskin viipymä jäi huomattavasti lyhyemmäksi kuin länsimaisilla Suomi-matkailijoilla, tavallisin kesto oli alle viikko. Majoituspalveluita heistä käytti 40%. Suomi-matkailijat olivat pääsääntöisesti matkalla perheen ja/tai ystävien kanssa.

Suomi-matkailijat käyttivät Suomessa ollessaan monipuolisesti palveluita. Länsimaiset Suomi-matkailijat majoittuivat usein sukulaisten tai tuttavien luokse ja käyttivät siten majoitus- ja muita peruspalveluja melko vähän. Sen sijaan he vierailivat muita ryhmiä useammin museoissa ja muissa kohteissa. Venäläiset Suomi-matkailijat käyttivät monipuolisimmin matkailupalveluja kuin muut venäläiset matkailijaryhmät. Eniten oli tehty ostoksia ja käyty vesipuistossa ja katsomassa matkailunähtävyyksiä. Suuri osa oli myös käynyt historiallisilla paikoilla, kirkkoissa tai museoissa tai käyttänyt majoitus-, ravintola- ja liikennöintipalveluja. Lyhyemmästä viipymästä johtuen venäläisten Suomi-matkailijoiden palveluiden käyttö Suomessa jäi kuitenkin kauas länsimaisten tasosta.

Suomi-matkailijat käyttivät vaihtelevasti hyväksi kaikkia kulkuvälineitä. Länsimaiset Suomi-matkailijat saapuivat Suomeen tavallisesti lentokoneella ja jatkoivat matkaa

Venäjälle joko junalla tai linja-autolla. Venäläiset Suomi-matkailijat saapuivat Suomeen useimmiten linja-autolla tai henkilöautolla, mutta matkailijat saapuivat myös lentokoneella, junalla ja laivalla. Matkaa he jatkoivat Suomesta eteenpäin laivalla kohti Ruotsia.

Erojaikin länsimaisten ja venäläisten Suomi-matkailijoiden välillä oli. Länsimaiset Suomi-matkailijat olivat useimmiten hankkineet matkan Venäjälle suomalaiselta matkanjärjestäjältä tai suomalaisesta matkatoimistosta. Joissain tapauksissa myös Suomessa asuvat tuttavat ja sukulaiset olivat hoitaneet matkan järjestelyt. Harvemmin matka oli ostettu pakettina kotimaasta tai suoraan palveluntarjoajilta. Venäläiset Suomi-matkailijat taas olivat useimmiten ostaneet pakettimatkan kotimaasta koko matkareitille. Moni oli kuitenkin järjestänyt matkansa itse tai tullut omatoimisesti Suomeen ja ostanut vasta Suomesta pakettimatkan eteenpäin. Vaikka eroavaisuuttakin löytyi, yhteistä Suomi-matkailijoille oli kuitenkin se, että matkan eteenpäin saatettiin ostaa vasta Suomesta.

Erot näkyivät myös suhtautumisessa kilpaileviin eteläisempiin matkareitteihin. Länsimaiset Suomi-matkailijat suhtautuivat kilpaileviin reitteihin samoin kuin Suomeen, eli olivat periaatteessa valmiita matkustamaan Venäjälle Viron tai Puolan kautta, jos jostain syystä oleskelsivat ko. maissa. Toisaalta sekä Viron että Puolan infrastruktuuria pidettiin huonona, kun taas matkustaminen Suomesta Venäjälle koettiin helppona ja suomalaisten matkanjärjestäjien Venäjä-tuntemusta arvostettiin. Venäläiset Suomi-matkailijat eivät juuri olleet kiinnostuneet vaihtoehtoisista eteläisemmistä matkareiteistä, paitsi vähän Virosta. Suomi-matkailijoille suoraan kohteeseen matkustaminen ei ollut tärkeää, sillä heille Suomi oli pääasiallinen matkakohde.

Itämeren alueen lomakohteita Suomi-matkailijat pitivät melko kiinnostavina. Länsimaisille Suomi-matkailijoille kiinnostavimmat kohteet olivat Ruotsi, Suomi, Pietari, Norja ja Viro. Venäläiset Suomi-matkailijat olivat erittäin kiinnostuneita Pohjoismaista lomailutarkoituksissa, eniten kiinnostusta herätti Suomi (80%) ja seuraavina Ruotsi, Norja ja Tanska. Itämeren eteläpuolisista maista venäläiset Suomi-matkailijat eivät olleet kiinnostuneita. Huomioitavaa onkin länsimaisten ja venäläisten Suomi-matkailijoiden erot suhtautumisessa Itämeren eteläpuolisiin maihin: länsimaisista Suomi-matkailijoista 59% oli

kiinnostunut matkustamaan Viroon lomailutarkoituksissa kun venäläisistä vain 11%.

Koska länsimaisille Suomi-matkailijoille usein Suomessa asuneet sukulaiset tai ystävät olivat järjestäneet matkan Venäjälle, tarvetta Suomen välittäjäpalveluille ei ollut niin paljoa. Venäjä-palvelujen osalta toivottiin muiden ryhmien tavoin tietoa Venäjästä maana, mutta myös apua viisumin ja muiden matkustusasiakirjojen hankinnassa.

Demografisesti tarkasteltuna länsimaiset ja venäläiset Suomi-matkailijat erosivat toisistaan niin iän kuin ammatillisen asemankin mukaan. Länsimaisista 56% oli yli 45-vuotiaita, kun taas venäläisistä suurin osa oli alle 45-vuotiaita (77%). Samoin länsimaisista Suomi-matkailijoista työelämässä oli vain 57% kun venäläisistä 81%. Länsimaisista Suomi-matkailijoista miehiä oli 54%, venäläisistä vain 36%.

Länsimaisten ja venäläisten Suomi-matkailijoiden yhteiset piirteet:

- Matkan kiintopisteenä ja pääkohteena on Suomi
- Käyttävät hyväksi Suomen maantieteellistä asemaa vieraillakseen Suomen naapurimaissa
- Halu vierailla Suomessa on tärkein syy matkustaa Suomen kautta.
- Viihtyvät Suomessa muita matkailijaryhmiä pidempään
- Monilla ystäviä ja sukulaisia Suomessa
- Käyttävät monipuolisesti palveluita Suomessa ollessaan
- Ovat matkalla usein perheenjäsenten ja/tai ystävien kanssa
- Matkan tarkoitus Suomessa on joko loma tai ystävien ja sukulaisten luona vierailu
- Sekä länsituristeista että itäturisteista noin puolet oli matkalla omatoimisesti ja puolet turistiryhmän kanssa
- Vaihtoehtoiset matkareitit eivät ole niin houkuttelevia, koska Suomi on kuitenkin matkan pääkohde. Samoin suoraan matkustaminen ei ole oleellista.

Länsimaisten ja venäläisten Suomi-matkailijoiden eroavaisuudet:

- Länsimaiset ostivat matkansa Venäjälle hyvin usein vasta Suomesta, kun suurin osa venäläisistä oli ostanut pakettimatkan jo kotimaastaan.
- Länsimaiset viipyivät Suomessa huomattavasti pidempään kuin venäläiset
- Länsimaiset olivat periaatteessa kiinnostuneet matkustamaan myös vaihtoehtoisia eteläisiä matkareittejä, jos oleskelsivat ko. maissa
- Länsimaisia matkailijoita kiinnostivat lomakohteina Ruotsi, Suomi, Pietari, Norja, Viro ja Tanska. Venäläisten matkailijoiden mielenkiinto rajoittui vain Pohjoismaihin.
- Turvallisuus ja länsimainen infrastruktuuri oli vaikuttanut länsituristeilla reitin valintaan Suomen kautta ja venäläisturisteilla ystävien ja tuttavien suositukset

2.2.3. Länsimainen gateway-matkailija vs. venäläinen gateway-matkailija

Gateway-matkailijoille Suomi oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla matkalla länteen tai itään. Gateway-matkailijoiden osuus länsimaisista matkailijoista oli 46% ja venäläistä matkailijoista 50%. Gateway-matkailijat saapuivat Suomeen hyvinkin kaukaa. Länsimaisten gateway-matkailijoiden joukossa oli keskimääräistä enemmän pohjoisamerikkalaisia, brittejä ja australialaisia. Vaikka venäläisistä gateway-matkailijoista suurin osa saapui Pietarin alueelta, joukossa oli paljon Moskovan alueelta, muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä sekä Aasian puoleiselta Venäjältä saapuneita.

Gateway-matkailijat olivat pääsääntöisesti lomamatkailijoita, jotka olivat liikkeellä perheen ja/tai ystävien kanssa. Länsimaisissa gateway-matkailijoissa oli havaittavissa, että työmatkaan Suomessa saatettiin liittää vapaa-ajanmatka Venäjälle tai Venäjälle työasioissa matkustavat hyödynsivät tilannetta vieraillakseen Suomessa lomailijana.

Suuri osa gateway-matkailijoista oli kiertomatkailijoita. Tunnusomaista länsimaisille gateway-matkailijoille oli useiden maiden yhdistäminen matkareitille joko niin, että Suomeen saavuttiin muiden Pohjoismaiden kautta (käytännössä lähinnä Ruotsin kautta) tai reitti jatkui Venäjältä muualle kuin Suomeen, jolloin matkailijat saattoivat esimerkiksi tehdä matkallaan silmukan Baltian maiden kautta (tai matkustaa junalla Venäjän läpi Kiinaan). Koska monet länsimaiset gateway-matkailijat saapuivat tuhansien kilometrien päästä, he usein yhdistivät matkaohjelmaansa Venäjän ja Suomen lisäksi monta muutakin maata. Länsimaisten gateway-matkailijoiden matkareittien kirjon selittää omatoimimatkailijoiden suuri osuus. Länsimaisista matkailijoista vain vajaa kolmannes käytti matkallaan perusreittiä (kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa). Venäläisten gateway-matkailijoiden kiertomatka oli luonteeltaan toisenlaista, sillä venäläiset gateway-matkailijat olivat suurimmaksi osaksi ryhmämatkailijoita. Venäläisten gateway-matkailijoiden suosituin matkapaketti oli Suomi-Ruotsi –yhdistelmäpaketti, jossa pääpaino oli risteilyllä ja yöpymisellä Tukholmassa. Suosituttuja olivat myös Pohjoismaiden kiertomatkat, joissa käytiin 3-4 maassa sekä monen maan Euroopan kiertomatkat, joissa matkakohteina olivat

Pohjoismaiden lisäksi Euroopan suuret kaupungit kuten Amsterdam ja Pariisi.

Toisaalta länsimaiset ja venäläiset gateway-matkailijat erosivat toisistaan huomattavasti. Länsimaiset gateway-matkailijat olivat keskivertoa useammin järjestäneet matkansa itsenäisesti ja heistä 69% olikin matkalla omatoimisesti. Venäläiset gateway-matkailijat olivat puolestaan pääosin ryhmämatkailijoita (82%), jotka olivat ostaneet pakettimatkan kotimaastaan koko matkareitille. Tästä erosta johtuen länsimaalaiset gateway-matkailijat myös viipyivät Suomessa huomattavasti pidempään kuin venäläiset. Länsimaalaiset viipyvät Suomessa tavallisesti 2-4 vuorokautta (60%), ja jopa 14% viipyi Suomessa yli viikon (Suomessa majoituspalveluita käytti 84%). Toisin oli venäläisten kanssa, sillä venäläiset gateway-matkailijat viipyivät Suomessa tavallisesti 1-3 vuorokautta ja majoituspalveluita heistä käytti vain joka viides matkailija.

Eroavaisuutta oli myös Suomessa käytettyjen palveluiden määrässä ja laajuudessa. Länsimaiset gateway-matkailijat käyttivät perus- ja oheispalveluita Suomessa runsaasti. He käyttivät muihin matkailijaryhmiin verrattuna keskimääräistä enemmän palveluita, ja muita enemmän heitä kiinnostivat erilaiset kulttuuritapahtumat ja kaupunkilomailu. Sen sijaan venäläisten gateway-matkailijoiden palveluiden käyttö Suomessa jäi ohuemmaksi. Osaltaan tätä selittää jo aiemmin mainitut lyhyt viipymä, ryhmämatkailijoiden suuri osuus sekä Suomen tuttuus venäläisille (erityisesti pietarilaisille) matkailijoille.

Myös Suomen kautta matkustamisen syyt erosivat länsimaisilla ja venäläisillä gateway-matkailijoilla. Kummallakin ryhmällä suurena vaikuttimena oli kiinnostus Suomeen matkakohdeena. Länsimaisilla gateway-matkailijoilla kiinnostus oli kuitenkin huomattavasti suurempaa kuin venäläisillä gateway-matkailijoilla. Länsimaisilla gateway-matkailijoilla matkapäättökseen oli myös vaikuttanut paljon Suomen reitin turvallisuus sekä hyvä matkailuinfrastruktuuri. Venäläisillä gateway-matkailijoilla suurin yksittäinen syy Suomen valintaan reitiksi oli pakettimatkan ostaminen. Myös Suomen reitin nopeus oli vaikuttanut matkapäättökseen.

Gateway-matkailijat suhtautuivat keskimääräistä myönteisemmin vaihtoehtoisten eteläisempien reittien käyttöön Venäjälle/Venäjältä matkustettaessa, mutta länsimaisten

matkailijoiden kiinnostus oli selkeästi suurempaa kuin venäläisten matkailijoiden. Moni länsimainen gateway-matkailija oli periaatteessa kiinnostunut matkustamaan Venäjälle Viron tai Puolan kautta, koska piti myös näitä maita kiinnostavina matkakohteina. Käytännössä matkapäätöstä ohjasivat kuitenkin muut tekijät, kuten turvallisuus ja matkailuinfrastruktuuri, ja nämä tekijät kallistivat vaakakupin toistaiseksi Suomen puolelle. Haluttomuutta matkustaa Viron tai Puolan kautta perusteltiin useimmiten huonoilla kulkuyhteyksillä, mutta myös kyseisten maiden turvallisuusriskeillä ja hankalilla rajamuodollisuuksilla¹⁰. Matkailijat myös kokivat, ettei heillä useinkaan ollut tarpeeksi tietoa näistä maista matkapäätöksen pohjaksi. Vaikka venäläiset gateway-matkailijat suhtautuivat keskimääräistä myönteisemmin vaihtoehtoihin eteläisempiin matkareitteihin, oli kiinnostus vaihtoehtoihin reitteihin yleisesti venäläisten matkailijoiden keskuudessa hyvin pientä. Vain vähän kiinnostusta herättivät Puolan ja Viron kautta kulkevat reitit. Puola koettiin kiinnostavaksi maaksi ja Virossa oli kiinnostavuuden ohella ystäviä ja sukulaisia ja sijainti nähtiin hyväksi. Suurin osa ei kuitenkaan ollut edes ajatellut vaihtoehtoisia eteläisiä matkareittejä ja Suomen kautta matkustamista pidettiin parempana vaihtoehtona. Monille ryhmämatkailijoille Suomi oli osa matkareittiä ja siten olennainen osa matkakokemusta. Haluttomuutta matkustaa eteläisempien reittien kautta perusteltiin myös viisumiin liittyvillä ongelmilla, kyseisten maiden kiinnostamattomuudella ja reitin sopimattomuudella.

Huomioon otettavaa on se, että länsimaisista gateway-matkailijoista 12% oli joko tehnyt päivämatkan Helsingistä Tallinnaan tai liittänyt Baltian maat osaksi matkareittiä (esimerkiksi matkustanut Suomesta Pietariin ja palannut Venäjältä Suomeen Liettuan, Latvian ja Viron kautta). Länsimaiset gateway-matkailijat olivat myös muita kiinnostuneempia kaikista matkakohteista Itämeren alueella ja Venäjällä. Tämä näkyy myös heidän toteutuneissa matkareiteissään. Venäläiset matkailijat puolestaan eivät liittäneet Baltian maita Suomen kautta kulkevan matkansa yhteyteen.

¹⁰ Rajamuodollisuudet ovat helpottuneet 1.5.2004 Viron ja Puolan EU-jäsenyyden ja Schengeniin liittymisen myötä

Länsimaiset gateway-matkailijat suhtautuivat paljon positiivisemmin ajatukseen matkustaa kotimaasta suoraan kohteeseen kuin venäläiset gateway-matkailijat. Suorat lennot säästäisivät aikaa ja tekisivät matkustamisesta yksinkertaisempaa. Suoraan matkustamista kuitenkin vaikeuttivat informaation puute, epäkäytännöllisyys, huonot lentoyhteydet sekä kiinnostus Suomeen matkakohteena. Venäläisistä gateway-matkailijoista vain vajaa neljännes oli kiinnostunut matkustamaan kohteeseen suoraan kotimaasta. Monet halusivat varta vasten matkustaa Suomen kautta, sillä vaikka reitti oli usein matkatoimiston suunnittelema, niin Suomi koettiin itsessään kiinnostavaksi kohteeksi. Matkailijat kokivat Suomen kautta kulkevan reitin luonnolliseksi reitiksi Ruotsiin ja muihin Pohjoismaihin. Koska gateway-matkailijat liittivät matkareitilleen useita maita, suoraan kohteeseen pääsy ei ollut niin olennaista, vaan tärkeämpää oli 'matkalla oleminen'.

Länsimaiset gateway-matkailijat toivoivat saavansa Suomesta yleistä tietoa Venäjästä, tietoa Venäjällä tarjolla olevista palveluista sekä mahdollisuutta hankkia palveluja etukäteen Suomesta. Usein toivottiin esimerkiksi mahdollisuutta hankkia Suomesta etukäteen lippuja Pietarin teatteri- ja oopperaesityksiin. Myös matkan järjestelyjä helpottavia palveluja, kuten mahdollisuutta varata Helsinki-Pietari –junalippuja Internetin kautta, löytyi gateway-matkailijan toivelistalta. Venäläiset gateway-matkailijat olivat puolestaan hyvin usein ostaneet pakettimatkan kotimaastaan, mikä vaikutti siihen, ettei Suomesta enää tarvittu matkaa helpottavia palveluita. Toisin kuin venäläiset gateway-matkailijat, länsimaiset gateway-matkailijat myös käyttivät hyväkseen suomalaisia liikennepalveluita, sillä he saapuivat Suomeen yleisimmin lentäen, mutta jatkoivat matkaa Venäjälle junalla, linja-autolla tai risteillen matkustaen suomalaisten liikennöitsijöiden kulkuneuvoilla. Venäläiset gateway-matkailijat puolestaan matkustivat tavallisesti venäläisillä busseilla, omilla henkilöautoilla sekä venäläisillä junilla.

Demografisesti tarkasteltuna länsimaiset gateway-matkailijat olivat venäläisiä gateway-matkailijoita huomattavasti iäkkäämpiä. Siinä missä yli 45-vuotiaiden osuus oli länsimaisten matkailijoiden ryhmässä yli puolet (53%), niin venäläisistä vain vajaa 30%. Venäläiset matkustajat olivatkin iältään nuorempia ja huomattavasti useampi oli vielä mukana työelämässä. Länsimaisista gateway-matkailijoista moni olikin jo eläkkeellä (14%). Myös

sukupuolijakaumaltaan ryhmät poikkesivat toisistaan, sillä venäläisistä gateway-matkailijoista ylivoimainen enemmistö oli naisia (67%), kun taas länsimaisten gateway-matkailijoiden osuudet olivat tasaisemmin jakautuneet (naisia 44%).

Länsimaisten ja venäläisten gateway-matkailijoiden yhteiset piirteet:

- Yhdistää matkareitillensä yleensä useamman maan
- Ei välttämättä yhtä matkakohdetta, vaan monta samanarvoista kohdetta.
- Tärkeää matkalla oleminen
- Muita kiinnostuneempi Itämeren alueesta lomakohteena
- Matkustaa perheenjäsenten ja/tai ystävien kanssa
- Matkan tarkoitus Suomessa loma

Länsimaisten ja venäläisten Suomi-matkailijoiden eroavaisuudet:

- Länsimaisissa matkailijoissa enemmistö matkalla omatoimisesti, kun venäläisistä enemmistö ryhmämatkailijoita
- Länsimaiset gateway-matkailijat yhdistävät matkareitille usein muita Pohjoismaita tai Viron ja matkareitit olivat hyvin vaihtelevia. Venäläisillä matkailijoilla oli ”selkeämmät” kuviot ja matkareittinä oli tavallisesti Suomi-Ruotsi tai Pohjoismaiden/Euroopan kiertomatkat.
- Vaikka matka oli yleisemmin ostettu kotimaasta pakettina koko matkareitille, niin länsimaisten matkailijoiden joukossa oli sen lisäksi paljon itsenäisesti matkansa järjestäneitä
- Länsimaiset käyttivät paljon palveluita Suomessa, venäläiset eivät niinkään
- Länsimaiset gateway-matkailijat venäläisiä kiinnostuneempia Suomesta matkakohteena ja myös viipyivät Suomessa huomattavasti pidempään.
- Länsimaisista gateway-matkailijoista majoituspalveluita käytti Suomessa 84%, venäläisistä vain 21%
- Suomen kautta matkustamisen syyt olivat länsimaisilla halu vierailla Suomessa, turvallisuus ja länsimainen infrastruktuuri. Venäläisillä tärkein oli pakettimatkan ostaminen ja vasta sen jälkeen halu vierailla Suomessa.
- Länsimaiset gateway-matkailijat matkustavat Venäjälle monin eri kulkuvälinein, käyttäen suomalaisia liikennöitsijöitä. Venäläiset matkustivat useimmiten ”omilla” kulkuneuvoilla.
- Länsimaisten matkailijoiden kiinnostus vaihtoehtoisin eteläisiin matkareitteihin oli huomattavasti suurempaa kuin venäläisillä. Samoin oli matkustaminen suoraan kotimaasta kohteeseen.

3. JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETOA

3.1. Suomen rooli Pietarin lähellä osana Itämerta

Suomen mahdollisuus toimia perinteiseen tapaan porttikäytävänä Venäjälle/Venäjältä on tämän tutkimuksen perusteella suhteellisen rajallinen. Gateway-asema on lähinnä perustunut siihen, että etenkin Suomen ja Pietarin välillä on ollut maantieteestä ja historiasta johtuen runsaasti kanssakäymistä ja siten toimivat välineet sen toteuttamiseen. Yhteydet erityisesti Moskovaan/Moskovasta toimivat kuitenkin hyvin myös muualta kuin Suomen kautta, sen sijaan Pietariin/Pietarista yhteydet ovat vielä rajalliset (esimerkiksi lentoyhteydet), mikä suuntaa liikennettä Suomen kautta. Sen lisäksi pietarilaisille Moskovan kautta matkustaminen länteen voi tulla kalliimmaksi ja aiheuttaa matkaan lisämutkan. Tässä tutkimuksessa suurimmalle osalle vastaajista Suomi on itsenäinen matkakohde eikä ainoastaan kauttakulkumaa.

Tarkasteltaessa gateway-matkailijoita kävi ilmi, että sekä länsimaiset että venäläiset gateway-matkailijat näyttävät vierailevan usein monessa muussakin maassa samalla matkalla. Matkailu on siten luonteeltaan dynaamista kiertomatkailua, jossa Suomen kautta matkustetaan sekä meno- että paluumatkalla (venäläiset huomattavasti useammin kuin länsimaalaiset). Tutkimustulosten perusteella Suomen vahvuuksiin gateway-maana vaikuttavat kiinnostavuus maana, Suomen kautta tarjottavien matkojen runsaus, Suomen-reitin toimivuus, tuttuus, hyvä maine sekä turvallisuus. Vaikka gateway-matkailijan profiili on hyvin samankaltainen kiertomatkailijan profiilin kanssa, on gateway-matkailijalle ominaista syvempi kiinnostus tiettyyn aluekokonaisuuteen. Tässä tutkimuksessa gateway-matkailija on siis Itämeri-kiertomatkailijan yksi erikoistyyppi, jolle Suomi on yksi kohde monen kohteen matkareitillä ja reitin valintaan on osittain vaikuttanut Suomen sijainti idän ja lännen välissä.

Länsimaisten ja venäläisten matkailijoiden näkemykset Itämeren alueen kiinnostavuudesta lomakohteena olivat paikoin hyvinkin erilaiset. Länsimaisia matkailijoita kiinnostivat Itämeren alueella erityisesti Suomi, Ruotsi, Pietari ja Norja. Noin puolet länsimaaisista

vastaajista piti myös Viroa ja Tanskaa kiinnostavina lomakohteena. Latviasta tai Liettuaista oli kiinnostunut vajaa kolmannes vastaajista. Venäläisiä vastaajia puolestaan kiinnostivat Pohjoismaat, mutta Baltian maita tai Puolaa ei pidetty kiinnostavina. Tutkimuksen perusteella voidaankin todeta, että Suomen kiinnostavuus on myös osaltaan riippuvainen ympäröivien maiden vetovoimasta. Suomen matkaan tuo lisäarvoa muiden kohteiden liittäminen matkaohjelmaan. Vaikka Tallinna, Pietari ja Tukholma ovat Suomelle myös kilpailijoita, niiden läheisyys on myös Suomen kannalta suuri vetovoimatekijä. Kaupunkien markkinoinnissakin tätä puolta voitaisiin korostaa.

3.2. Markkinointitoimenpiteet eri matkailijaryhmille

Aiemmin tässä tutkimuksessa esiteltujen kolmen matkailijatyyppin suhtautumiseroja Suomeen ja kiinnostusta muihin Itämeren kohteisiin voidaan hyödyntää matkailupalvelujen markkinoinnissa. Tutkimusten perusteella Suomen ja muiden maiden matkailukohteiden yhteismarkkinointi voitaisiin eriyttää seuraavalla tavalla:

1. **Transit-matkailijoille**, niin venäläisille kuin länsimaisille, markkinointi kannattaisi rakentaa toimivien ja sujuvien Pietari-Suomi –liikenneyhteyksien varaan. Suomea kauttakulkumaana käyttäville kannattaa mainostaa Helsinki-Vantaan lentokentän monipuolisia yhteyksiä ja Suomen satamien hyviä yhteyksiä Itämeren alueella. Tälle ryhmälle voidaan markkinoida sitä, mitä Suomessa voi tehdä lyhyenkin viipymän aikana (mm. ostokset, pääkaupunkiseudun kohteet, ravintolat), sillä jopa 40% länsimaisista transit-matkailijoista viipyi Suomessa 1-2 päivää. Pidempään Suomessa viihtyneet transit-matkailijat saapuivat Australiasta, Yhdysvalloista sekä Saksasta. Venäläisistä kohderyhmään kuuluvat erityisesti työmatkalaiset sekä ystävien ja sukulaisten luokse vierailemaan menevät matkailijat, jotka ovat kotoisin Luoteis-Venäjältä, erityisesti Pietarin alueelta.
2. Länsimaiset ja venäläiset Suomi-matkailijat poikkesivat hieman toisistaan, joten markkinointiehtotuksetkin ovat hieman erilaiset. Tyypillistä Suomi-matkailijoille oli, että he Suomessa ollessaan tekivät matkan naapurimaahan eli Suomessa viipyessään

käyttävät hyväksi Suomen maantieteellistä asemaa ja hyviä kulkuyhteyksiä.

- a. **Länsimaisille Suomea pääkohteenaan pitävillä matkailijoille** kannattaisi tarjota valmiita Suomi-Venäjä –paketteja, joihin kannattaa sisällyttää monipuolisesti yleistietoa Venäjästä. Tämä ryhmä oli myös kiinnostunut laajemmin Itämeren alueesta matkakohteena. Potentiaalia on erityisesti Yhdysvalloissa ja Etelä-Euroopan maissa.
 - b. **Venäläiset Suomea pääkohteena pitävät matkailijat** kannattaisi houkutella räätälöimään matkansa yksilöllisesti. Tälle ryhmälle tulisi tarjota tietoa siitä, kuinka he saisivat helpointen järjestettyä matkansa itse Suomeen ja hankittua palveluja Suomesta omatoimisesti. Internet olisi otollinen kanava tiedon välittämiseen. Tälle ryhmälle kannattaisi markkinoida erityisesti Suomea lomakohteena, mutta myös Suomen hyviä yhteyksiä länteen. Tämä ryhmä kaipaa monipuolista tietoa Suomen matkailukohteista (erityisesti perhekohteista), museoista ja kulttuuritapahtumista, mutta myös liikunta-aktiiviteeteista, kylpylöistä ja vesipuistoista. Tämän kohderyhmän matkailijat ovat usein jo aikaisemmin vierailleet Suomessa ja asuvat ”suhteellisen” lähellä Suomea. Potentiaalia on Pietarin ja Moskovan alueilla, mutta myös muualla Euroopan puoleisella Venäjällä. Koska puolet venäläisistä Suomi-matkailijoista oli ryhmämatkailijoita, heille voidaan kohdistaa samoja markkinointitoimenpiteitä kuin venäläisille gateway-matkailijoille (ks. kohta 3b).
3. Myös länsimaiset ja venäläiset gateway-matkailijat poikkesivat hieman toisistaan, joten markkinointiehtotuksetkin ovat hieman erilaiset.
- a. **Länsimaisia gateway-matkailijoita** kannattaisi houkutella ja avustaa räätälöimään matkansa yksilöllisesti. Erityisesti kannattaisi helpottaa Pietarissa käytettävien kuljetus-, majoitus- ja kulttuuripalvelujen hankintaa jo Suomesta. Myös tälle ryhmälle kohdistetussa markkinoinnissa kannattaa huomioida Pietarin lisäksi muut Itämeren alueen kohteet.

b. **Venäläisille gateway-matkailijoille**, jotka suosivat ryhmämatkoja, kannattaisi tarjota valmiita 'Suomi ja muut Pohjoismaat' -paketteja. Parasta olisi, jos paketti olisi suunniteltu Suomessa niin, että matkailijat yöpyisivät Suomessa ainakin yhden yön. Tavallisesti venäläisten matkailijoiden pakettimatkat ovat venäläisten matkatoimistojen suunnittelemia. Näille matkatoimistoille voisi tarjota informaatiota Suomen attraktioista ja kiinnostavasta tekemisestä niin, että viipymää Suomessa saataisiin pidennettyä. Samat attraktiot vuodesta toiseen eivät jaksa kiinnostaa, joten vaihtelua ja uusia tuotteita kaivattaisiin. Tämän kohderyhmän matkailijat ovat vielä kokemattomia matkailijoita, jotka haluavat nähdä matkallaan useita kohteita ja maita. He voivat matkustaa pitkienkin matkojen takaa Suomeen, kuten Nizhni Novgorodista tai Jekaterinburgista. Potentiaalia löytyy paljon myös Pietarin ja Moskovan alueilta.

4. Näiden matkailijatyyppien lisäksi **markkinointia kannattaa myös kohdistaa uusille kohdemarkkinoille**. Suomen markkinointia lomakohteena ja kiertomatkakohteena kannattaisi kohdentaa esimerkiksi Lounais-Venäjälle, jossa on useita miljoonakaupunkeja ja sitä myötä paljon potentiaalisesti Suomesta kiinnostuvia matkailijoita. Näille matkailijoille Suomi on vielä tuntematon ja uusi kohde. Koska venäläisiä Suomen kautta kulkeneita matkailijoita eivät Itämeren eteläpuoliset maat kiinnostaneet, markkinoinnissa kannattaa keskittyä yhteistyöhön erityisesti muiden Pohjoismaiden kanssa. Tutkimuksen otoksessa matkailijoita näistä muista suurista miljoonakaupungeista oli suhteellisen vähän verrattuna kaupunkien asukaslukuun, mutta suhtautuminen Suomeen oli positiivista.

Tarve Itämeren laajuiseen markkinointiyhteistyöhön

Gateway-matkailututkimus on tuonut tietoa Suomen gateway-matkailun asemasta, tilasta ja tulevaisuudennäkömistä. Tutkimusten jälkeen olisi hyvä selvittää, missä määrin ja millä ehdoin tutkimuksissa saadut tulokset voitaisiin panna käytäntöön Itämeren matkailualueen kehittämisessä. Toistaiseksi Itämeren alueen yhteismarkkinointi ei ole lähtenyt kunnolla

liikkeelle eikä siihen ole juurikaan panostettu. Tutkimuksen arvoista olisikin tarkastella Itämeren matkailualueen kehittämistä matkailuviranomaisten näkökulmasta. Tärkeää olisi arvioida sitä, missä määrin alueen yhteistyö ja kehittäminen nähdään hyödylliseksi ja missä määrin yhteistyö nähdään kilpailevaksi elementiksi maa- tai kaupunkikohtaisen matkailun kanssa. Vasta tuntemalla matkailuviranomaisten visiot ja odotukset yhteistyöstä voidaan miettiä, mitä todellisuudessa voitaisiin tehdä yhteisen päämäärän hahmottamiseksi ja saavuttamiseksi.

3.3. Gateway-käsite: toiminnallinen analyysi

Matkailun näkökulmasta gateway-alueen tehtävänä on neutralisoida kahden poliittisista ja taloudellisista syistä erillään olleen alueen välistä matkailullista kanssakäymistä (Ireland & Paajanen 1998). Historiallisesti tarkasteltuna Suomella on pitkään ollut rooli idän ja lännen välisenä gatewayna. Kylmän sodan aikana Suomi toimi orientoivana pysäkkinä länsimaisten turistien matkoilla Neuvostoliittoon. Aluksi matkailijavirrat kulkivat erityisesti lännestä itään, mutta erojen tasoittuessa matkailijavirrat muuttuivat kaksisuuntaisiksi. Kylmän sodan jälkeen Suomen gateway-asemaa tarvittiin Venäjän vaatimattoman matkailuinfrastruktuurin vuoksi. Tänäkin päivänä osa idän ja lännen välisistä matkailijavirroista kulkee edelleen Suomen kautta. Suomen asema länsimatkailijoiden Venäjän-matkailussa on perustunut ennen kaikkea hyviin liikenneyhteyksiin, hyvään matkailuinfrastruktuuriin sekä turvallisuuteen. Sen lisäksi Suomi on koettu kiinnostavaksi kohteeksi itsessään. Venäläisten matkustusta Suomen kautta on ohjannut erityisesti Suomen kautta tarjottavien pakettimatkojen runsaus sekä Venäjän omien suorien yhteyksien puute. Suomen kautta on matkustettu erityisesti Ruotsiin ja muihin Pohjoismaihin, mutta myös pitkille Euroopan kiertomatkoille. Lisäksi venäläiset ovat jo pitkään hyödyntäneet Suomen hyviä lentoyhteyksiä niin Pohjois-Amerikkaan, Aasiaan kuin lukuisiin Euroopan kaupunkeihin. Luoteis-Venäjän rajalliset lentoyhteydet ovat suunnanneet matkustusta Suomen kautta.

Gatewayn tarvetta lisäävät ja vähentävät tekijät

Tutkimuksen perusteella gateway-alue voi toimia aktiivisesti matkailun edistäjänä panostamalla hyviin liikenneyhteyksiin. Toimivat ja kohtuuhintaiset lentoreitit, sujuvat

juna- ja bussiyhteydet sekä hyvä maantieverkosto myös rajan yli mahdollistavat sujuvan matkustamisen gateway-alueelta kohteeseen. Suomella on tarjottavana matkailijoille monipuoliset ja joustavat mahdollisuudet matkustamiseen Venäjälle tai Venäjältä. Finnairilla on toimivat ja kilpailukykyiset reitit Pietariin ja Moskovaan ja näiden lisäksi hyvät jatkoyhteydet muualle maailmaan. Myös maaliikenteen kehittämiseen on panostettu ja tavoitteena on, että nopea junayhteys taittaisi Helsingin ja Pietarin välin 3,5 tunnissa vuonna 2008 (Nurmi 2005). Näiden lisäksi muun muassa rajanylityspaikkoja pyritään kehittämään, jotta ne mahdollistaisivat nopean ja joustavan rajanylityksen.

Kielteiset mielikuvat kohdemaasta (vaarallista, pelottavaa, tuntematonta) sekä puutteet kohdemaan matkailuinfrastruktuurissa puolestaan luovat kysyntää järjestetyille pakettimatkoille gateway-maan avulla kohdemaahan. Esimerkiksi lehtijutut matkailijoiden kokemista hankaluuksista (mm. ryöstöistä), viisumin saantiin liittyvistä hankaluuksista tai maassa sattuneista terrori-iskuista, ovat saaneet länsimaiset matkailijat varuilleen Venäjän-matkoilla. Tämän kaltainen kehitys näkyy myös matkailijamäärissä ja osaltaan luo tarvetta turvalliseen matkustamiseen esimerkiksi juuri gateway-maan kautta. Samoin, jos muut vaihtoehtoiset gateway-maat eivät kiinnosta esimerkiksi geopoliittisen taustansa vuoksi, valitaan reitti kulkemaan ”neutraalimpaa” tietä. Tämä tilanne vallitsee venäläisten länsimatkailussa. Venäläiset matkustavat länteen mieluummin Suomen kuin Baltian maiden kautta.

Edellä mainittujen asioiden lisäksi gateway-maan historiallinen asema, hyvät suhteet kohdemaahan, koettu turvallisuus sekä gateway-maan kiinnostavuus itsessään ovat omiaan vauhdittamaan matkailua gateway-maan kautta. Matkailijoilla täytyy myös olla tietoa gateway-maan tarjoamista matkaa helpottavista palveluista. Nämä ominaisuudet ovat löytyneet myös Suomesta. Kylmän sodan aiheuttama poliittinen, taloudellinen ja kulttuurinen sulkeutuminen rajoitti matkailupalvelujen kehittymistä itä- ja länsiblokkien välille ja tällöin Suomelle lankesi sijaintinsa ja infrastruktuurinsa ansiosta kauttakulkumaan rooli. Rooli säilyi myös kylmän sodan jälkeisessä uudessa poliittisessä tilanteessa, kun Suomella on ollut toimiva infrastruktuuri matkailijoiden välittämiseen Venäjälle ja Venäjältä. Myös tutkimukseen vastanneiden matkailijoiden vastauksista oli selkeästi

havaittavissa, että matkailijat kokevat Suomen sekä turvallisena maana että kiinnostavana matkakohteenä.

Gateway-maan asema puolestaan heikentyy, kun lähtö- ja kohdemaan välille kehittyvät toimivat, suorat lentoyhteydet, matkan järjestäminen on helppoa jo kotimaassa, matkustamisen esteet on saatu minimiin (esim. viisumivapaus) ja tietoa kohteesta on saatavilla hyvin jo kotimaasta. Myös myönteiset kokemukset ja mielikuvat kohdemaasta helpottavat matkailua kahden eri leiriin kuuluneen maan välillä. Näin on myös tapahtunut Venäjän ja muiden länsimaiden välillä. Lentoyhteyksien määrä Venäjän ja muiden länsimaiden välillä on kasvanut melkoisesti, vaikka liikennöitsijöiden ja lentovuorojen määrää vielä rajoitetaankin. Myöskään halpalentoyhtiöt eivät vielä lennä Venäjälle. Viisumivapaus ei ole vielä ajankohtaista Venäjän ja länsimaiden välisessä matkailussa, mutta esimerkiksi risteilymatkustajille voidaan myöntää risteilyryhmäviisumi¹¹. Pietari onkin yksi vetovoimaisimmista Itämeren risteilykohteista.

Myös matkailuinfrastruktuuri on Venäjällä parantunut mm. uusien hotellien rakentamisen myötä, mutta Venäjällä on vielä parannettavaa monissa matkailijoiden viihtyvyyteen ja turvallisuuteen liittyvissä asioissa. Toisaalta matkojen saatavuus Venäjältä on nykyisin jo niin hyvä, ettei matkoja tarvitse hankkia Suomesta. Suomi jääkin usein pelkäksi kauttakulkumaaksi. Vaurastumisen ja matkustuskokemusten myötä venäläiset matkailijat suuntaavat kaukaisempiin kohteisiin, mutta toisaalta vaurastuminen tuo uusia ihmisiä matkailun pariin, josta riittää potentiaalia Suomeenkin.

Gateway-aseman elinkaari tiensä päässä?

Gateway-käsitteen mukaan alueiden gateway-asema on kestoaltaan määräaikainen: välittäjäalueet tasaavat alueiden välisiä kuiluja ja aikaa myöten tekevät itsensä tarpeettomiksi. Suomen matkailullinen gateway-asema hiipuu, kuten alun perin oletettiin, mutta muutostahti on erilainen länsimaisille ja venäläisille matkailijoille.

¹¹ Risteilyryhmäviisumi voidaan myöntää EU-kansalaisille

Länsimaisten matkailijoiden osalta gateway-matkailun elinkaari näyttäisi olevan hiipumisvaiheessa, vaikka länsimaiset matkailijat arvostavat Suomen kiinnostavuuden lisäksi juuri sitä, että Suomesta on helppoa ja turvallista järjestää matka Venäjälle. Erillisten gateway-palvelujen (matkustusta itään helpottavien palveluiden) kysyntä osoittautui kuitenkin melko heikoksi. Matkailijoiden toiveissa oli kuitenkin, että Suomesta voisi saada tietoa Venäjästä matkakohteena ja Venäjän matkailupalveluista, kuten aikatauluista ja majoitus- ja kuljetuspalvelujen varausmahdollisuuksista. Myös baletti- ja oopperalippujen varaaminen etukäteen kiinnosti monia. Toisaalta matkailijat toivoivat matkustusasiakirjoihin liittyviä palveluluita, kuten avustamista viisumin hankinnassa. Asioiden selvittämisen etukäteen Suomessa nähtiin vähentävän kieliongelmia Venäjällä ja ehkäisevän ongelmia ennakolta.

Venäläisten gateway-matkailijoiden osalta gateway-rooli näyttäisi olevan pidemmällä hiipumisvaiheessa. Suomesta ei enää tarvita erillisiä gateway-palveluita, vaan matkat voidaan varata ja ostaa kokonaisuudessaan kotimaasta. Joiltain osin Suomen rooli on kutistunut pelkäksi kauttakulkumaaksi, jolloin Suomen kautta matkustetaan lähinnä hyvien liikenneyhteyksien vuoksi - Suomessa ei yövytä eikä täällä juuri käytetä ylimääräisiä palveluja. Pelkässä kauttakulkumatkailussa Suomen rooli matkailijan ohjelmassa on lähinnä marginaalinen käsittäen esimerkiksi lentokentän tai sataman ja siihen liittyvät palvelut. Mikäli mielenkiinto Suomeen tulevaisuudessa vähenee esimerkiksi kilpailevien reittien vetovoiman kasvaessa, Venäjän omien suorien yhteyksien parantumisen myötä tai jos Suomesta ei enää löydy mielenkiintoista tekemistä, gateway-matkailu voi supistua entisestään pelkäksi kauttakulkumatkailuksi. Tai vaihtoehtoisesti jos Venäjä, erityisesti Pietari, menettää kiinnostavuuttaan matkakohteena, voi matkustus Suomen kautta vähentyä myös tästä syystä¹².

¹² Länneistä Pietariin suuntautuva matkailu on viime aikoina vähentynyt. Tähän ovat vaikuttaneet hintojen nousu Pietarin 300-vuotisjuhlien jälkeen (joka on erityisesti näkynyt hotellihinnoissa), kielteinen julkisuus (mm. ryöstöt), viisuminsaannin hankaluudet ja kustannukset ja epäjatkuva kansainvälinen promootio. Pietari on myös huomattavasti kalliimpi kuin Euroopan johtavat matkailukohteet (Stolyarova 2005). Myös terrori-iskut ovat vähentäneet mielenkiintoa.

Kun gateway-maata ei enää varsinaisesti tarvita matkailun välittäjäksi, on vaarana, että matkailu gateway-maan kautta muuttuu pelkäksi kauttakulkumatkailuksi, jolloin gateway-maalle jäävä hyöty on hyvin marginaalinen. Toisaalta suorien reittien myötä välittäjäalueiden käyttö voi loppua kokonaan. Suomella on kuitenkin mahdollisuus säilyttää paikkansa matkailun välittäjäalueena. Ensinnäkin Suomella on toimivat maaliikenne, lento- ja junayhteydet Venäjältä ja Venäjälle. Tulevaisuudessa esimerkiksi junayhteys Helsingin ja Pietarin välillä tulee olemaan huomattavasti nopeampi. Venäjän vetovoimainen matkailijoiden lähtö- ja kohdekaupunki Pietari sijaitsee maanteitse vain vajaan 400 kilometrin, rautateitse noin kuuden tunnin tai lentäen tunnin päässä Helsingistä. Suomesta on myös saatavilla ulkomaalaisille matkailijoille järjestettyjä pakettimatkoja Pietariin englannin- ja saksankielentaitoisten oppaiden johdolla. Ulkomaiset matkatoimistot myös järjestävät matkoja Suomesta Venäjälle käyttäen mm. suomalaisia charter-busseja ja lentoyhteyksiä. Suomessa kannattaisi panostaa myös informaation saatavuuteen naapurikaupungeista, kuten Pietarista, Tallinnasta ja Tukholmasta, sillä moni matkailija käy useassa maassa lomamatkallaan ja kaksi pääkaupunkia matkakohteena tekee monelle matkasta houkuttelevamman.

Alla yhteenveto Suomen gateway-matkailun elinkaarta lyhentävistä ja pidentävistä tekijöistä.

Suomen gateway-matkailun elinkaarta lyhentävät tekijät

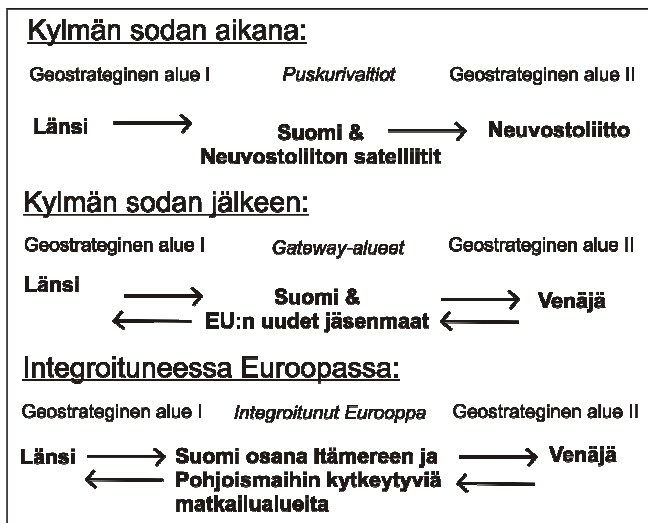
- Yleisen geopoliittisen tilanteen lientyminen
- Suorien ja toimivien lentoyhteyksien kehittyminen Venäjän ja muiden länsimaiden välille
- Baltian maiden infrastruktuurin kehittyminen (mm. uudet hotellit, kylpylät)
- Baltian maiden matkailuvetovoiman kasvu (mm. uudet kohteet, edullisuus)
- Baltian maiden saavutettavuuden paraneminen (mm. halpalentoyhtiöiden mukaan tulo markkinoille)
- Venäjän oman matkailuinfrastruktuurin kehittyminen
- Venäjän yhteiskunnallinen vakautuminen
- Venäläisten vaurastuminen ja matkailukokemusten hakeminen kauempaa
- Matkustuksen yleinen helpottuminen (viisumivapaus, rajoitusten poistuminen)
- Matkan järjestämisen helppous matkailijan kotimaasta

Suomen gateway-matkailun elinkaarta pidentävät tekijät

- Hyvät ja toimivat liikenneyhteydet maan rajojen yli idästä länteen ja lännestä itään (lento-, juna- ja bussiyhteydet)
- Kielteiset mielikuvat kohdemaasta (vaarallista, pelottavaa, tuntematonta)
- Informaation ja palvelujen saatavuus kohdemaista (mm. mahdollisuus lippujen varauksiin)
- Matkatoimistojen tottumus pitää Suomi mukana matkareiteillä
- Suomen kiinnostavuus matkakohteena ja matkailun turvallisuus
- Suomessa on saatavilla järjestettyjä matkoja mm. Pietariin ja Tallinnaan
- Suomen hyvä sijainti Venäjälle ja Venäjältä suuntautuvassa matkailussa
- Suomen historiallinen asema ja tunnettuus gateway-maana

Suomen uusi matkailullinen rooli entisen idän ja lännen välissä

Etelä-Suomen asema gateway-välittäjäalueena on menettänyt merkitystään, mutta samalla alue on muuttumassa osaksi uusia toiminnallisia matkailualueita (kuva 17).



Kuva 17. Gateway-käsitteen elinkaari

Näyttää siltä, että gateway-alueen mahdollisuutena on kuitenkin matkailupotentiaalin muuttaminen dynaamiseksi kiertomatkailuksi, jolloin matkailijat vierailevat Suomen lisäksi monissa muissakin maissa. Tällaista kehitystä on tämän tutkimuksen mukaan havaittavissa.

Tutkimuksen mukaan uudet toiminnalliset Suomeen kytkeytyvät matkailualueet näyttäytyvät kuitenkin erilaisina länsimaaisille ja venäläisille matkailijoille.

Venäläisten vastaajien näkökulmasta katsottuna Itämeren kiinnostavuus rajautuu selkeästi kahtia: Itämeren pohjoispuoliset maat kiinnostavat ja eteläpuoliset maat eivät. Tämän tutkimuksen mukaan Baltian maat tai Puola eivät uhkaksi Suomen asemaa suosittuna matkakohteena. Vaikka matkailu Baltian maissa on kehittynyt suotuisasti viime vuosina, niin absoluuttiset ulkomaisten matkailijoiden määrät jäävät vielä kauas Suomen tasosta.¹³ Länsimaaisille matkailijoille kiinnostuksen kohteita löytyy koko Itämeren alueelta. Voidaan olettaa, että jos länsimaisten matkailijoiden tutkimus suoritettaisiin tänä päivänä, kiinnostus Baltian maita kohtaan olisi kasvanut entisestään. Tilastojen valossa vuonna 2004 yöpymiset kasvoivat kaikissa Baltian maissa yli 20 prosentilla, Liettuassa jopa yli 30 prosentilla (Ylkänen 2005). Pietarin läheisyys ja Pietariin matkustamisen helppous Suomesta tulee edelleenkin olemaan Suomelle tärkeä vetovoimatekijä. Ja toisaalta Baltian maiden ja Puolan matkailuvetovoiman kasvaessa, Itämeren alueesta tulee yhä mielenkiintoisempi matkailualue, mistä Suomikin voi hyötyä.

Etelä-Suomen asema gateway-välittäjäalueena on menettänyt merkitystään, mutta samalla alue on muuttumassa osaksi uusia toiminnallisia matkailualueita. Uusien matkailualueiden hyödyntäminen edellyttäisi kuitenkin matkailuelinkeinon julkisten ja yksityisten toimijoiden tiivistä yhteistyötä uusien mahdollisuuksien hyödyntämiseksi. Erityisen tärkeää olisi tiivistää Itämeren pohjoisten alueiden matkailuyhteistyötä.

¹³ Vaikka tässä tutkimuksessa Puola tai Baltian maat eivät olleet suuria kilpailijoita Suomelle, niin jo tällä hetkellä nämä maat pystyvät tarjoamaan hyvin paljon samankaltaisia matkailukokemuksia kuin Suomi ja muut Pohjoismaat. Puolassa myös ulkomaisia yöpymisiä on yli kaksi kertaa enemmän kuin Suomessa.

4. LÄHTEET

Cohen, S. B. (1991). Global Geopolitical Change in the Post-Cold War Era. *Annals in the Association of American Geographers*, 81: 4.

ETB 2005. Tourism in Estonia in 2004 (preliminary results). 7 s. Enterprise Estonia / Estonian Tourist Board 31.3.2005. Luettavissa osoitteessa: <http://www.visitestonia.com/index.php?page=360>

Hall, D. (1991). *Tourism and Economic Development in Eastern Europe and the Soviet Union.*, Belhaven Press, Lontoo.

Karhunen, P., R. Kosonen & M. Paajanen (2004). Gateway-käsitteen elinkaari Venäjän-matkailussa – Etelä-Suomi Pietarin-matkailun väylänä. Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisuja B-47. Uudistettu painos. 98 s.

Kosonen, R. (1997). Euroopan gateway-alueet – suhteiden luojia ja mahdollisia kasvukeskuksia. Eurooppa-raportti: Alueiden Eurooppa, No. 1, 7-12, Tilastokeskus, Helsinki.

Kosonen R., M. Paajanen & N. Reittu (2005). Etelä-Suomi venäläisten turistien läsimatkailussa. Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisuja B-59. 151 s. Luettavissa myös osoitteessa: <http://helecon3.hkkk.fi/pdf/hseother/b59.pdf>

Ireland M. & M. Paajanen (1998). Understanding the Experience of the ‘Gateway’ Tourists and their Hosts: a Case Study of Helsinki Market Square. *Future Tourism, Konferenssrapport 7e Nordiska Forskersymposiet i Tourism 1998*. ETOUR R1999:2.

Matkailusilmä 1984, No. 1. Useita artikkeleita.

Nurmi, E. (2005). VR: Siemensin junan tulo Pietarin-linjalle sopimatta. Helsingin Sanomat, 13.4.2004.

Sahiluoma, V. (1999). Venäjän kriisi ei pysäyttänyt gateway-liikenteen kasvua. Kauppalehti, 18.8.1999.

Stolyarova, G. (2005). Fewer tourists forecast. *The St. Petersburg Times* 24.5.2005.

Vuoristo K.-V. (2002). *Matkailun muodot*. 251 s. WSOY, Porvoo.

Vuoristo, K–V. (1994). Talousalueiden maailma. 212 s. WSOY, Helsinki.

Vuoristo, K–V. (1997). Poliittinen maantiede: Etupiirien ja yhteistyön maailma. 288 s. WSOY, Helsinki.

Ylkänen, T. (2005). Matkailu Baltian maihin kasvaa nopeasti. Matkailusilmä 2/2005, 18-19.

A-SARJA: VÄITÖSKIRJOJA - DOCTORAL DISSERTATIONS. ISSN 1237-556X.

- A:229. PETER GABRIELSSON: Globalising Internationals: Product Strategies of ICT Companies. 2004. ISBN 951-791-825-9, ISBN 951-791-826-7 (Electronic dissertation).
- A:230. SATU NURMI: Essays on Plant Size, Employment Dynamics and Survival. 2004. ISBN 951-791-829-1, ISBN 951-791-830-5 (Electronic dissertation).
- A:231. MARJA-LIISA KURONEN: Vakuutusehtotekstin uudistamisprosessi, matkalla alamaisestä asiakkaaksi. 2004. ISBN 951-791-833-X, ISBN 951-791-834-8 (Electronic dissertation).
- A:232. MIKA KUISMA: Erilaistuminen vai samanlaistuminen? Vertaileva tutkimus paperiteollisuusyhtiöiden ympäristöjohtamisesta. 2004. ISBN 951-791-835-6, ISBN 951-791-836-4 (Electronic dissertation).
- A:233. ANTON HELANDER: Customer Care in System Business. 2004. ISBN 951-791-838-0.
- A:234. MATTI KOIVU: A Stochastic Optimization Approach to Financial Decision Making. 2004. ISBN 951-791-841-0, ISBN 951-791-842-9 (Electronic dissertation).
- A:235. RISTO VAITTINEN: Trade Policies and Integration – Evaluations with CGE -models. 2004. ISBN 951-791-843-7, ISBN 951-791-844-5 (Electronic dissertation).
- A:236. ANU VALTONEN: Rethinking Free Time: A Study on Boundaries, Disorders, and Symbolic Goods. 2004. ISBN 951-791-848-8, ISBN 951-791-849-6 (Electronic dissertation).
- A:237. PEKKA LAURI: Human Capital, Dynamic Inefficiency and Economic Growth. 2004. ISBN 951-791-854-2, ISBN 951-791-855-0 (Electronic dissertation).
- A:238. SAMI JÄRVINEN: Essays on Pricing Commodity Derivatives. 2004. ISBN 951-791-861-5, ISBN 951-791-862-3 (Electronic dissertation).
- A:239. PETRI I. SALONEN: Evaluation of a Product Platform Strategy for Analytical Application Software. 2004. ISBN 951-791-867-4, ISBN 951-791-868-2 (Electronic dissertation).
- A:240. JUHA VIRRANKOSKI: Essays in Search Activity. 2004. ISBN 951-791-870-4, ISBN 951-791-871-2 (Electronic dissertation).
- A:241. RAUNI SEPPOLA: Social Capital in International Business Networks. Confirming a Unique Type of Governance Structure. 2004. ISBN 951-791-876-3, ISBN 951-791-877-1 (Electronic dissertation).
- A:242. TEEMU SANTONEN: Four Essays Studying the Effects of Customization and Market Environment on the Business Success of Online Newspapers in Finland. 2004. ISBN 951-791-878-X, ISBN 951-791-879-8 (Electronic dissertation).
- A:243. SENJA SVAHN: Managing in Different Types of Business Nets: Capability Perspective. 2004. ISBN 951-791-887-9.

- A:244. JUKKA MÄKINEN: John Rawlsin oikeudenmukaisuuskäsityksen merkitys normatiiviselle taloustieteelle. 2004. ISBN 951-791-889-5, ISBN 951-791-890-9 (Electronic dissertation).
- A:245. ERJA KETTUNEN: Regionalism and the Geography of Trade Policies in EU-ASEAN Trade. 2004. ISBN 951-791-891-7, ISBN 951-791-892-5 (Electronic dissertation).
- A:246. OLLI-PEKKA RUUSKANEN: An Econometric Analysis of Time Use in Finnish Households. 2004. ISBN 951-791-893-3, ISBN 951-791-894-1 (Electronic dissertation).
- A:247. HILPPA SORJONEN: Taideorganisaation markkinaorientaatio. Markkinaorientaation edellytykset ja ilmeneminen esitystaideorganisaation ohjelmistosuunnittelussa. 2004. ISBN 951-791-898-4, ISBN 951-791-899-2 (Electronic dissertation).
- A:248. PEKKA KILLSTRÖM: Strategic Groups and Performance of the Firm - Towards a New Competitive Environment in the Finnish Telecommunications Industry. 2005. ISBN 951-791-904-2, ISBN 951-791-905-0 (Electronic dissertation).
- A:249. JUHANI YLIKERÄLÄ: Yrityshautomokokemuksen vaikutukset tradenomiopiskelijan yrittäjäjuran syntyyn ja kehittymiseen. Yrityshautomotoiminta liiketalouden alan ammattikorkeakoulun yrittäjäkoulutuksessa. 2005. ISBN 951-791-910-7.
- A:250. TUURE TUUNANEN: Requirements Elicitation for Wide Audience End-Users. 2005. ISBN 951-791-911-5, ISBN 951-791-912-3 (Electronic dissertation).
- A:251. SAMULI SKURNIK: Suomalaisen talousmallin murros. Suljetusta sääntelytaloudesta kaksinaapaiseen globaalitalouteen. 2005. ISBN 951-791-915-8, ISBN 951-791-916-6 (Electronic dissertation).
- A:252. ATSO ANDERSÉN: Essays on Stock Exchange Competition and Pricing. 2005. ISBN 951-791-917-4, ISBN 951-791-918-2 (Electronic dissertation).
- A:253. PÄIVI J. TOSSAVAINEN: Transformation of Organizational Structures in a Multinational Enterprise. The case of an enterprise resource planning system utilization. 2005. ISBN 951-791-940-9, ISBN 951-791-941-7 (Electronic dissertation).
- A:254. JOUNI LAINE: Redesign of Transfer Capabilities. Studies in Container Shipping Services. 2005. ISBN 951-791-947-6, ISBN 951-791-948-4 (Electronic dissertation).
- A:255. GILAD SPERLING: Product, Operation and Market Strategies of Technology-Intensive Born Globals. The case of Israeli Telecommunication Born Globals. 2005. ISBN 951-791-954-9, ISBN 951-791-954-9 (Electronic dissertation).
- A:256. ARLA JUNTUNEN: The Emergence of a New Business Through Collaborative Networks – A Longitudinal Study In The ICT Sector. 2005. ISBN 951-791-957-3.
- A:257. MIRJAMI LEHIKONEN: Kuluttajan suhdemotivaatio päivittäistavaroihin. Miksi äiti liittyy Piltti-piiriin? 2005. ISBN 951-791-925-5, ISBN 951-791-926-3 (Electronic dissertation).
- A:258. JOUKO KINNUNEN: Migration, Imperfect Competition and Structural Adjustment. Essays on the Economy of the Åland Islands. 2005. ISBN 951-791-931-X, ISBN 951-791-932-8 (Electronic dissertation).
- A:259. KIRSTI KUISMA: Essays in Foreign Aid, Conflicts, and Development. 2005. ISBN 951-791-933-6, ISBN 951-791-960-3 (Electronic dissertation).

- A:260. SAMI KORTELAJAINEN: Innovating at the Interface. A Comparative Case Study of Innovation Process Dynamics and Outcomes in the Public-private Context. 2005. ISBN 951-791-938-7, ISBN 951-791-939-5 (e-version).
- A:261. TAINA VUORELA: Approaches to a Business Negotiation Case Study: Teamwork, Humour and Teaching. 2005. ISBN 951-791-962-X, ISBN 951-791-963-8 (e-version).
- A:262. HARRI TOIVONEN: Modeling, Valuation and Risk Management of Commodity Derivatives. 2005. ISBN 951-791-964-6, ISBN 951-791-965-4 (e-version).
- A:263. PEKKA SÄÄSKILAHTI: Essays on the Economics of Networks and Social Relations. 2005. ISBN 951-791-966-2, ISBN 951-791-967-0 (e-version).
- A:264. KATARIINA KEMPPAINEN: Priority Scheduling Revisited – Dominant Rules, Open Protocols, and Integrated Order Management. 2005. ISBN 951-791-968-9, ISBN 951-791-969-7 (e-version).
- A:265. KRISTIINA KORHONEN: Foreign Direct Investment in a Changing Political Environment. Finnish Investment Decisions in South Korea. 2005. ISBN 951-791-973-5, ISBN 951-791-974-3 (e-version).

B-SARJA: TUTKIMUKSIA - RESEARCH REPORTS. ISSN 0356-889X.

- B:54. JARMO ERONEN: Kielten välinen kilpailu: Taloustieteellis-sosiolingvistinen tarkastelu. 2004. ISBN 951-791-828-3.
- B:47. PÄIVI KARHUNEN – RIITTA KOSONEN – MALLA PAAJANEN: Gateway-käsitteen elinkaari Venäjän-matkailussa. Etelä-Suomi Pietarin-matkailun väylänä. 2004. ISBN 951-791-846-1, korjattu painos.
- B:55. TAISTO MIETTINEN: Veron minimointi yritysjärjestelyissä. 2004. ISBN 951-791-856-9.
- B:56. SOILE TUORINSUO-BYMAN: Part-Time Work, Participation and Commitment. ISBN 951-791-866-6.
- B:57. PIIA HELISTE – RIITTA KOSONEN – KAROLIINA LOIKKANEN: Kaksoiskaupunkkeja vai kaupunkipareja? Tapaustutkimukset: Helsinki–Tallinna, Tornio–Haaparanta, Imatra–Svetogorsk. 2004. ISBN 951-791-886-0.
- B:58. JARMO ERONEN: Central Asia – Development Paths and Geopolitical Imperatives. 2005. ISBN 951-791-906-9.
- B:59. RIITTA KOSONEN – MALLA PAAJANEN – NOORA REITTU: Etelä-Suomi venäläisten turistien länsimatkailussa. 2005. ISBN 951-791-942-5.
- B:60. KARI LILJA (ed.): The National Business System in Finland: Structure, Actors and Change. 2005. ISBN 951-791-952-2.
- B:61. HANNU KAIPIO – SIMO LEPPÄNEN: Distribution Systems of the Food Sector in Russia: The Perspective of Finnish Food Industry. 2005. ISBN 951-791-923-9, ISBN 951-791-924-7 (Electronic research reports).

- B:62. OLLI KOTILA: Strateginen henkilöstöjohtaminen ja yrityksen tuloksellisuus. Cranet-projekti. 2005. ISBN 951-791-934-4, ISBN 951-791-935-2 (Electronic research reports).
- B:63. KATARIINA JUVONEN – HELENA KANGASHARJU – PEKKA PÄLLI (toim.): Tulevaisuuspuhetta. 2005. ISBN 951-791-936-0, ISBN 951-791-937-9 (Electronic research reports).
- B:64. JOHANNA LOGRÉN – JOAN LÖFGREN: Koukussa yrittäjyyteen. Suomalaisten ja venäläisten naisyrittäjien motiiveja ja haasteita. 2005. ISBN 951-791-975-1, ISBN 951-791-976-X (e-version).
- B:65. HANS MÄNTYLÄ – PERTTI TIITTULA – MAARET WAGER (TOIM.): Pää hetkeksi pinnan alle. Akateeminen melontamatka. 2006. ISBN 951-791-982-4.
- B:66. KRISTIINA KORHONEN WITH ERJA KETTUNEN & MERVİ LIPPONEN: Development of Finno-Korean Politico-Economic Relations. 2005. 951-791-984-0, ISBN 951-791-985-9 (e-version).
- B:67. RIITTA KOSONEN – MALLA PAAJANEN – NOORA REITTU: Gateway-matkailu tuottaa uusia matkailualueita. 2006. ISBN 951-791-986-7, ISBN 951-791-987-5 (e-version).

E-SARJA: SELVITYKSIÄ - REPORTS AND CATALOGUES. ISSN 1237-5330.

- E:103. Research Catalogue 2002 – 2004. Projects and Publications. 2005. ISBN 951-791-837-2.
- E:104. JUSSI KANERVA – KAIJA-STIINA PALOHEIMO (ed.): New Business Opportunities for Finnish Real Estate and ICT Clusters. 2005. ISBN 951-791-955-7.

N-SARJA: HELSINKI SCHOOL OF ECONOMICS. MIKKELI BUSINESS CAMPUS PUBLICATIONS. ISSN 1458-5383

- N:36. MAARIT UKKONEN: Yrittäjyysmotivaatio ja yrittäjyysasenteet Helsingin kauppakorkeakoulun BScBa -tutkinto-opiskelijoiden ja Mikkelin ammattikorkeakouluopiskelijoiden keskuudessa. 2004. ISBN 951-791-874-7.
- N:37. MIKKO SAARIKIVI: Helsingin kauppakorkeakoulun henkilöstön yrittäjyysmotivaatio ja yrittäjyysasenteet vuonna 2004. 2004. ISBN 951-791-882-8.
- N:38. MIKKO SAARIKIVI: Helsinki-Tallinn: The Twin City of Science Interreg III A Project. 2004. ISBN 951-791-883-6.
- N:39. MIKKO SAARIKIVI: Tieteen kaksoiskaupunki Helsinki-Tallinna Interreg III A -projekti. 2004. ISBN 951-791-884-4.
- N:40. TOM LAHTI: The Role of Venture Capital in Filling the Equity Gap. An Analysis of Policy Issues. 2004. ISBN 951-791-885-2.

- N:41. VESA KOKKONEN: Etelä-Savon yritysten ulkomaankauppa 2003. 2004. ISBN 951-791-897-6.
- N:42. MAARIT UKKONEN – MIKKO SAARIKIVI – ERKKI HÄMÄLÄINEN: Selvitys Uudenmaan yrityshautomoyritysten mentorointitarpeista. 2005. ISBN 951-791-900-X.
- N:43. JOHANNA LOGRÉN: Suomalaiset ja venäläiset naisyrittäjät. Naisyrittäjien yhteistyöohjelmien (vv. 2000-2004) vaikuttavuus. 2005. ISBN 951-791-945-X.
- N:44. VESA KOKKONEN: Yrittäjyyskoulutuksen vaikuttavuus. 2005. ISBN 951-791-971-9.
- N:45. VESA KOKKONEN: mikkelin ammattikorkeakoulun opetushenkilökunnan yrittäjyysasenteet. 2005. ISBN 951-791-972-7.

W-SARJA: TYÖPAPEREITA - WORKING PAPERS . ISSN 1235-5674.
ELECTRONIC WORKING PAPERS, ISSN 1795-1828.

- W:363. OSSI LINDSTRÖM – ALMAS HESHMATI: Interaction of Real and Financial Flexibility: An Empirical Analysis. 2004. ISBN 951-791-827-5 (Electronic working paper).
- W:364. RAIMO VOUTILAINEN: Comparing alternative structures of financial alliances. 2004. ISBN 951-791-832-1 (Electronic working paper).
- W:365. MATTI KELOHARJU – SAMULI KNÜPFER – SAMI TORSTILA: Retail Incentives in Privatizations: Anti-Flipping Devices or Money Left on the Table? 2004. ISBN 951-791-839-9 (Electronic working paper).
- W:366. JARI VESANEN – MIKA RAULAS: Building Bridges for Personalization – A Process View. 2004. ISBN 951-791-840-2 (Electronic working paper).
- W:367. MAIJU PERÄLÄ: Resource Flow Concentration and Social Fractionalization: A Recipe for A Curse? 2004. ISBN 951-791-845-3 (Electronic working paper).
- W:368. PEKKA KORHONEN – RAIMO VOUTILAINEN: Finding the Most Preferred Alliance Structure between Banks and Insurance Companies. 2004. ISBN 951-791-847-X (Electronic working paper).
- W:369. ANDRIY ANDREEV – ANTTI KANTO: A Note on Calculation of CVaR for Student's Distribution. 2004. ISBN 951-791-850-X (Electronic working paper).
- W:370. ILKKA HAAPALINNA – TOMI SEPPÄLÄ – SARI STENFORS – MIKKO SYRJÄNEN – LEENA TANNER : Use of Decision Support Methods in the Strategy Process – Executive View. 2004. ISBN 951-791-853-4 (Electronic working paper).
- W:371. BERTTA SOKURA: Osaamispääoman ulottuvuudet. Arvoa luova näkökulma. 2004. ISBN 951-791-857-7 (Electronic working paper).
- W:372. ANTTI RUOTOISTENMÄKI – TOMI SEPPÄLÄ – ANTTI KANTO: Accuracy of the Condition Data for a Road Network. 2004. ISBN 951-791-859-3 (Electronic working paper).

- W:373. ESKO PENTTINEN: Bundling of Information Goods - Past, Present and Future. ISBN 951-791-864-X. (Electronic working paper).
- W:374. KASIMIR KALIVA – LASSE KOSKINEN: Modelling Bubbles and Crashes on the Stock Market. ISBN 951-791-865-8 (Electronic working paper).
- W:375. TEEMU SANTONEN: Evaluating the Effect of the Market Environment on the Business Success of Online Newspapers. 2004. ISBN 951-791-873-9 (Electronic working paper)
- W:376. MIKKO LEPPÄMÄKI – MIKKO MUSTONEN: Signaling with Externality. 2004. ISBN 951-791-880-1 (Elektronic working paper).
- W:377. MIKKO LEPPÄMÄKI – MIKKO MUSTONEN: Signaling and Screening with Open Source Programming. 2004. ISBN 951-791-881-X (Electronic working paper).
- W:378. TUURE TUUNANEN – KEN PEFFERS – CHARLES E. GENGLER: Wide Audience Requirements Engineering (Ware): A Practical Method And Case Study. 2004. ISBN 951-791-889-5. (Electronic working paper).
- W:379. LARS MATHIASSEN – TIMO SAARINEN – TUURE TUUNANEN – MATTI ROSSI: Managing Requirements Engineering Risks: An Analysis and Synthesis of the Literature. 2004. ISBN 951-791-895-X (Electronic working paper).
- W:380. PEKKA KORHONEN – LASSE KOSKINEN – RAIMO VOUTILAINEN: Finding the Most Preferred Alliance Structure between Banks and Insurance Companies from a Supervisory Point of View. 2004. ISBN-951-791-901-8 (Electronic working paper).
- W:381. PEKKA J. KORHONEN – PYRY-ANTTI SIITARI: Using Lexicographic Parametric Programming for Identifying Efficient Units in Dea. 2004. ISBN 951-791-902-6. (Electronic working paper).
- W:382. PEKKA MALO – ANTTI KANTO: Evaluating Multivariate GARCH models in the Nordic Electricity Markets. 2005. ISBN 951-791-903-4 (Electronic working paper).
- W:383. OSSO LINDSTRÖM – ALMAS HESHMATI: Interacting Demand and Supply Conditions in European Bank Lending. 2005. ISBN 951-791-903-4 (Electronic working paper).
- W:384. ANTTI PIJETÄ – ANTTI RAUTIAINEN: ESO valuation under IFRS 2 – considerations of agency theory, risk aversion and the binomial model. 2005. ISBN 951-791-920-4 (Electronic working paper).
- W:385. MIKA HYÖTYLÄINEN – HANNA ASIKAINEN: Knowledge Management in Designing and Developing ICT Consulting Services. 2005. ISBN 951-791-921-2 (Electronic working paper).
- W:386. PEKKA KORHONEN – LASSE KOSKINEN – RAIMO VOUTILAINEN: A Customer View on the Most Preferred Alliance Structure between Banks and Insurance Companies. 2005. ISBN 951-791-922-0 (Electronic working paper).
- W:387. MIIA ÄKKINEN: Conceptual Foundations of Online Communities. 2005. ISBN 951-791-959-X (Electronic working paper).
- W:388. ANDRIY ANDREEV – ANTTI KANTO – PEKKA MALO: Simple Approach for Distribution Selection in the Pearson System. 2005. ISBN 951-791-927-1 (Electronic working paper).

- W:389. ANDRIY ANDREEV – ANTTI KANTO – PEKKA MALO: On Closed-form Calculation of CVaR. 2005. ISBN 951-791-928-X (Electronic working paper).
- W:390. TUIJA VIRTANEN: Konsernijohtaminen parenting-teorian näkökulmasta. 2005 ISBN 951-791-929-8 (Electronic working paper).
- W:391. JARI VESANEN: What is Personalization? A Literature Review and Framework. 2005. ISBN 951-791-970-0 (Electronic working paper).
- W:392. ELIAS RANTAPUSKA: Ex-Dividend Day Trading: Who, How, and Why? 2005. ISBN 951-791-978-6 (Electronic working paper).
- W:393. ELIAS RANTAPUSKA: Do Investors Reinvest Dividends and Tender Offer Proceeds? 2005. ISBN 951-791-979-4 (Electronic working paper).
- W:394. ELIAS RANTAPUSKA: Which Investors are Irrational? Evidence from Rights Issues. 2005. ISBN 951-791-980-8 (Electronic working paper).
- W:395. PANU KALMI – ANTTI KAUHANEN: Workplace Innovations and Employee Outcomes: Evidence from a Representative Employee Survey. 2005. ISBN 951-791-981-6 (Electronic working paper).
- W:396. KATHRIN KLAMROTH – KAISA MIETTINEN: Interactive Approach Utilizing Approximations of the Nondominated Set. 2005. ISBN 951-791-983-2 (Electronic working paper).

Y-SARJA: HELSINKI SCHOOL OF ECONOMICS.
CENTRE FOR INTERNATIONAL BUSINESS RESEARCH. CIBR RESEARCH PAPERS.
ISBN 1237-394X.

- Y:8. REIJO LUOSTARINEN – MIKA GABRIELSSON: Globalization and Marketing Strategies of Born Globals in SMOPECs. 2004. ISBN 951-701-851-8.

Z-SARJA: HELSINKI SCHOOL OF ECONOMICS.
CENTRE FOR INTERNATIONAL BUSINESS RESEARCH. CIBR WORKING PAPERS. ISSN 1235-3931.

- Z:10. V.H. MANEK KIRPALANI – MIKA GABRIELSSON: Need for International Intellectual Entrepreneurs and How Business Schools Can Help. 2004. ISBN 951-791-852-6.

Kaikkia Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisusarjassa ilmestyneitä julkaisuja voi tilata osoitteella:

KY-Palvelu Oy
Kirjakauppa
Runeberginkatu 14-16
00100 Helsinki
Puh. (09) 4313 8310, fax (09) 495 617
Sähköposti: kykirja@ky.hse.fi

Helsingin kauppakorkeakoulu
Julkaisutoimittaja
PL 1210
00101 Helsinki
Puh. (09) 4313 8579, fax (09) 4313 8305
Sähköposti: julkaisu@hse.fi

All the publications can be ordered from

Helsinki School of Economics
Publications officer
P.O.Box 1210
FIN-00101 Helsinki
Phone +358-9-4313 8579, fax +358-9-4313 8305
E-mail: julkaisu@hse.fi