



Riitta Kosonen – Malla Paajanen – Noora Reittu

ETELÄ-SUOMI VENÄLÄISTEN TURISTIENT LÄNSIMATKAILUSSA

Riitta Kosonen – Malla Paajanen – Noora Reittu

ETELÄ-SUOMI VENÄLÄISTEN TURISTIEN
LÄNSIMATKAILUSSA

© Riitta Kosonen, Malla Paajanen, Noora Reittu and
Helsinki School of Economics

ISSN 0356-889X

ISBN 951-791-942-5

ISBN 951-791-961-1 (Electronic research reports)

Helsinki School of Economics -
HeSE print 2005

ALKUSANAT

Käsillä oleva raportti esittelee Helsingin kauppakorkeakoulun Kansainvälisten Markkinoiden tutkimuskeskuksen (Center for Markets in Transition CEMAT) tutkimushankkeen, joka käsittelee gateway-matkailun elinkaarta Venäjän-matkailussa. Tutkimushanke on kaksiosainen. Hankkeen ensimmäisessä osassa tarkasteltiin Etelä-Suomen roolia länsimaalaisten Suomen kautta Pietariin matkalla olleiden turistien matkailussa (HKKK:n julkaisuja B-47). Toisessa osassa tarkastelun kohteena ovat venäläiset matkailijat, jotka matkustavat Suomen kautta länteen. Tutkimukset on rahoittanut Jenny ja Antti Wihurin rahasto, jolle osoitamme lämpimät kiitoksemme.

Tutkimushankkeessa on tarkoitus luoda kokonaisvaltainen kuva Suomen roolista ”idän” ja ”lännen” välisessä matkailussa rautaesiripun romahdettua. Heti romahduksen jälkeen Suomella oli gateway-rooli kauttakulkualueena idästä länteen ja päinvastoin suuntautuvassa matkailussa. Geopolitiikan teorioiden mukaan gateway-toimintojen tarve kuitenkin hiipuu ajan myötä elintaso- ja infrastruktuurierojen kaventuessa, kun entiset sosialistimaat vaurastuvat. Näin on käynyt myös matkailussa. Suomen asemaa ovat syöneet yhtäältä Venäjän kehittyvä matkailuinfrastruktuuri ja toisaalta kilpailevien välittäjämaiden ilmestyminen matkailumarkkinoille. Tutkimuksessa selvitetään Etelä-Suomen asemaa Venäjän-matkailun väylänä, kartoitetaan kilpailuasetelmaa Baltian ja Puolan reitteihin nähden sekä rakennetaan keinoja matkailijavirtojen hyödyntämiseksi pidemmällä aikavälillä.

Tutkimushankkeen kahdessa ensimmäisessä osassa tehdään yksityiskohtaisia ehdotuksia matkailupotentiaalin kehittämisestä länsimaalaisten ja venäläisten matkailijoiden näkökulmasta. Tarkoitusta varten haastateltiin 1646 Matkailijaa vuosien 2001 ja 2005 välisenä aikana. Tutkimushankkeen kolmannessa osassa tullaan vetämään yhteen venäläisten ja länsimaisten matkailijoiden näkemykset ja tekemään johtopäätöksiä gateway-käsitteen elinkaaresta, sen epätasaisesta hiipumisesta ja Suomen kestävämmästä roolista

pohjoismaisena Itämeren alueen matkailukohteena.

Lukuisat tahot ovat edistäneet tämän tutkimuksen toteuttamista. Kiitämme lämpimästi emeritusprofessori, matkailumaantieteen uranuurtaja Kai-Veikko Vuoristoa, jolta saimme arvokkaita kommentteja tutkimussuunnitelmaa laadittaessa. Kiitämme kaikkia matkailijahaastatteluihin osallistuneita henkilöitä. Matkailijahaastatteluja olivat kesällä tekemässä tutkimusavustaja fil. yo Kaisa Haimelin, FM Petriina Punna ja KTM Iana Pietarinen. Talven haastatteluista vastasivat tutkimusavustajat fil. yo Dana Kostik ja M.Sc. Irina Jormanainen. Lomakkeiden käännöstyön venäjistä suomeen teki Natalia Väänänen. Lisäksi kiitämme tahoja, jotka ovat avustaneet tutkimuksen toteutumista luovuttamalla tietoja matkustajamääristä ja tahoja, jotka ovat mahdollistaneet tutkimuksen toteuttamisen käytännössä. Erityiset kiitokset saavat Helsinki-Vantaan lentokenttä, Ilmailulaitos, Helsingin Satama, Viking Line, Silja Line, Tallink Finland Oy, Turun Satama, satamaterminaalien henkilöstö, VR Henkilöliikenne sekä VR:n ja Lokakuun rautateiden henkilökunta junissa, Helsingin rajatarkastusosasto, Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunta, Tilastokeskuksen Rajahaastattelututkimuksen johto ja Matkailun edistämiskeskus.

Toivomme lukijan viihtyvän tutkimuksemme parissa.

Helsingissä, 6.5.2005

Riitta Kosonen

Malla Paajanen

Noora Reittu

TIIVISTELMÄ

Tutkimusasetelman tiivistelmä

Tutkimus tarjoaa suomalaiselle matkailuelinkeinolle arvion Etelä-Suomen asemasta ja elinkaaresta Venäjältä länteen suuntautuvassa matkailussa sekä hahmotelman keinoista markkinoida Suomea osana länteen suuntautuvaa matkailua. Tutkimuksen taustalla on Suomen potentiaalinen uhka menettää asemiaan Venäjän ja lännen välisessä matkailussa. Suomella on ollut perinteinen rooli Pietarin- ja Leningradin-matkailun kauttakulkalueena, ensin pysähdyspaikkana ”orientoitumista varten” matkalla Neuvostoliittoon tai sieltä pois, sitten reittinä rautaesiripun romahduksen jälkeisessä ”normalisoituneessa” ja kasvavassa idän ja lännen välisessä matkailussa. 1990-luvulta lähtien tätä asemaa ovat alkaneet murentaa sekä vaihtoehtoisten eteläisten reittien avautuminen Puolan ja Baltian kautta että Venäjän oma kehittyvä matkailuinfrastruktuuri.

Etelä-Suomen asemaa hahmotellaan tässä tutkimuksessa niin kutsutun gateway-potentiaalın näkökulmasta, joka korostaa suomalaista logistiikan, talouselämän ja julkishallinnon Venäjä-osaamista. Toistaiseksi gateway-teemaa on Suomessa kehitetty eniten logistiikan alalla. Olisi kuitenkin hyvä, jos Suomen Venäjä-kilpailuetu perustuisi Venäjään liittyvään erityisosaamiseen monipuolisesti, sillä Suomen sijainti pohjoisessa ei ole logistisesti kilpailukykyinen eteläisempiin reitteihin nähden. Matkailuelinkeinon piirissä Venäjältä Suomeen kohdistuvasta gateway-matkailusta on jonkinlainen kuva, mutta aiheen tilastointi ja aiheetta käsittelevä aiempi tutkimus eivät käsittele pelkästään Venäjältä Suomen kautta länteen matkustavia gateway-turisteja. Gateway-matkailu ei enää sellaisenaan sisälly Suomen matkailustrategiaan, jossa kauttakulun sijaan korostetaan tarvetta houkutella matkailijat Suomeen pidemmäksi aikaa kaupunki-, kulttuuri- ja kiertomatkalle. Nyt käsillä oleva tutkimus pyrkii palvelemaan myös tätä matkailustrategian näkökulmaa arvioimalla, miten viipymistä Suomessa voitaisiin pidentää ja Suomea markkinoida osana laajempaa kiertomatkailukokonaisuutta.

Tutkimusaineistona käytetään tarkoitusta varten kerättyjä matkailijahaastatteluja, joiden pohjalta gateway-käsitettä kehitetään erityisesti toiminnallisesta näkökulmasta. Lisäksi gateway-matkailua tutkitaan elinkaaren näkökulmasta, jolloin kiinnitetään huomiota Venäjältä suuntautuvan matkailun kehittämiseen myös pidemmällä aikavälillä. Tutkimusta varten on haastateltu 1020 venäläistä matkailijaa, jotka olivat matkalla Venäjältä länteen Etelä-Suomen kautta. Haastattelut on tehty kesän 2004 ja talven 2005 välisenä aikana Sibelius- ja Repin-junissa, Helsinki-Vantaan lentokentällä sekä Helsingin ja Turun satamissa.

Tiivistelmä tutkimustuloksista

Tutkimuksessa muodostetaan kokonaiskuva Venäjältä Etelä-Suomen kautta länteen suuntautuvasta matkailusta sekä profiloidaan joukosta gateway-matkailijat ja muut keskeiset matkailijatyypit. Samalla arvioidaan venäläisten matkailijoiden valmiutta ja halukkuutta käyttää kilpailevia reittejä matkustaessaan länteen sekä hahmotellaan Etelä-Suomen asemaa gateway-maana vaihtoehtoisia ja täydentäviä matkailuattraktioita silmällä pitäen.

Kokonaiskuva Etelä-Suomen kautta matkustavista venäläisistä matkailijoista

Tämän tutkimuksen mukaan suurin osa Etelä-Suomen kautta länteen matkustavista venäläisistä oli kotoisin Suomen lähialueilta, erityisesti Pietarin alueelta (60%). Moskovan alueelta oli kotoisin 20% venäläisistä matkailijoista, Uralin länsipuoliselta Venäjältä 16% ja Uralin itäpuoliselta Venäjältä oli kotoisin 4% venäläisistä matkailijoista. Koko aineistosta IVY-maista saapuneita oli 4%.

Suomi oli suhteellisen houkutteleva kohde. Vajaalle viidesosalle matkailijoista Suomi oli matkan pääkohde ja puolelle Suomi oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Lähes 90% vastaajista viipyi Suomessa vain 1-3 päivää (matkailijoista vain 20% ilmoitti käyttäneensä majoituspalveluita Suomessa). Koska suurin osa aineistosta kerättiin lomailun huippusesonkeina kesällä ja talvella, Suomeen saavuttiin ennen kaikkea lomalle (67%). Peräti 22% venäläisistä matkailijoista piti Suomea pelkkänä läpikulkumaana, he

viipyivätkin Suomessa vain joitakin tunteja.

Lähes kaikki vastaajat matkustivat Suomen kautta niin meno- kuin paluumatkallakin. Lentokoneella Suomeen saapuneita oli 28% vastaajista. He jatkoivat tavallisesti matkaansa lentokoneella joko Pohjois-Amerikkaan (39%), Euroopan kohteisiin (22%), Pohjoismaihin (19%) tai Aasiaan (17%). Maitse saapuneiden yleisin kulkuväline Suomeen oli linja-auto (51%) ja Suomesta eteenpäin laiva. Näillä matkailijoilla matkan määränpäänä oli Ruotsi (67%), Pohjoismaiden kiertomatka (22%) tai Euroopan kiertomatka. Matkan tarkoituksena muissa maissa oli lähinnä loma (75%) ja koko matkan pituus oli tavallisesti 3-7 päivää (60% vastaajista). Yli puolet matkailijoista oli liikkeellä perheen kanssa ja neljännes ystävien kanssa, usein molempien.

Demografisesti tarkasteltuna vastaajista lähes puolet oli alle 35-vuotiaita. Suurin ikäryhmä oli 25-34-vuotiaat. Iäkkäitä matkustajia oli aineistossa vähän. Suurin osa vastaajista oli työssäkäyviä (80%), yleisimmin vastaajat työskentelivät joko asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa. Vastaajien enemmistö oli naisia (64%).

Venäläiset matkailijat hankkivat matkansa pääsääntöisesti kotimaastaan. Lähes kaikki vastaajat olivat joko ostaneet pakettimatkan kotimaasta koko matkareitille (65%) tai järjestäneet matkansa omatoimisesti koko matkareitille (25%). Suomalaisen matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa ei juurikaan asioitu. Venäläiset Suomen kautta kulkijat eivät käyttäneet Suomessa ollessaan palveluita tai nähtävyyksiä kovinkaan ahkerasti. Suosituimpia olivat sightseeing-ajelut, matkailunähtävyydet, ostokset, kirkot sekä vesipuistot. Hyvin harva oli vuokrannut mökin, käynyt urheilutapahtumissa tai taidenäyttelyissä.

Informaation saatavuutta etukäteen Suomen matkailutarjonnasta pidettiin pääsääntöisesti hyvänä (48%). Kuitenkin reilu neljännes näki, että informaatiota oli saatavilla, mutta sitä ei ollut riittävästi tai se ei ollut kaikilta osin hyödyllistä. Lähialueilla asuvat olivat tyytyväisempiä informaatioon kuin kauempana Suomesta asuvat. Informaation saatavuuteen tyytymättömät olivat tavallisesti ensimmäisellä matkallaan Suomeen. He matkustivat

pääsääntöisesti turistiryhmän kanssa ja olivat muita useammin kotoisin muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä. Ne matkustajat, jotka eivät edes olleet yrittäneet hankkia informaatiota etukäteen, pitivät Suomea tavallisesti kauttakulkumaana tai Suomi oli heille entuudestaan tuttu paikka.

Suomen matkailupalveluihin oltiin yllättävänkin tyytyväisiä, sillä vastaajista 96% oli ollut erittäin tai melko tyytyväisiä. Eniten tyytyväisiä oltiin puhtauteen, turvallisuuteen sekä ystävällisyyteen. Eniten pettymystä oli aiheuttanut hintataso ja sää.

Matkailijat eivät kokeneet, että heillä olisi ollut liian vähän tietoa vaihtoehtoisista reiteistä tai että viisumin hankkiminen Suomen konsulaatin kautta olisi vaikuttanut heidän reittipäätöksiinsä. Sen sijaan reittipäätökseen oli vaikuttanut Suomen kautta tarjottavien matkojen runsaus, kiinnostus Suomeen matkakohteena sekä Suomen reitin nopeus. Paljon merkitystä oli myös ollut ystävien ja tuttavien suosituksilla, mistä voidaan päätellä, että Suomella on hyvä maine Venäjällä. Suomen kautta kulkeneille venäläisille matkailijoille Suomi oli hyvin usein entuudestaan tuttu maa, sillä 54% oli jo aikaisemmin vierailut Suomessa.

Vaihtoehtoisista eteläisistä matkareiteistä ei juurikaan oltu kiinnostuneita eikä niitä oltu etukäteen mietitty. Eteläisistä reiteistä kiinnostavimpina pidettiin Puolaa ja Viroa. Vastaajat olivat lähinnä kiinnostuneita tutustumaan näihin maihin. Muuten matkustamista Baltian maiden tai Puolan kautta pidettiin liian hankalana, se ei reittinä tuntunut toimivalta ja viisumin hankkiminen koettiin ongelmalliseksi. Reilu neljännes vastaajista oli kiinnostunut matkustamaan suoraan matkakohteeseen, mikä tekisi matkustamisesta nopeampaa, helpompaa ja mukavampaa. Kuitenkin enemmistö, kolmasosa matkustajista, piti Suomen kautta matkustamista parempana vaihtoehtona. Suomen kautta matkustamisen etuina nähtiin hyvät kulkuyhteydet (erityisesti lentoyhteydet) ja moni oli valinnut pakettimatkan, jossa Suomella oli osansa matkamatkaohjelmassa. Suomen kautta matkustaminen koettiin myös helpommaksi, mukavammaksi, mielenkiintoisammaksi ja halvemmaksi. Moni vastaaja pitikin Suomea suorana reittinä kohteeseen.

Etelä-Suomen kautta matkustavia kiinnostivat lomakohteina Itämeren alueelta erityisesti Pohjoismaat. Kiinnostavimpana maana pidettiin Ruotsia, jota seurasivat Suomi, Norja ja Tanska. Näissä maissa kiinnostivat erityisesti pääkaupungit. Baltian maista tai Puolasta ei juurikaan oltu kiinnostuneita lomakohteena.

‘Suomi on gateway-kohde matkalla kolmansiin maihin’ –matkailijatyypit

Tutkimustulosten perusteella venäläinen gateway-matkailija on lomamatkailija, joka on matkustamassa Suomesta eteenpäin kolmansiin maihin. Suomi on yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Gateway-matkailijoiden osuus haastatelluista oli puolet. Gateway-matkailijat olivat kotoisin tasaisesti ympäri Venäjää, mutta määrällisesti suurin osa saapui Pietarin ja Moskovan alueilta. Suurin osa gateway-matkailijoista oli linja-autolla liikkuvia ryhmämatkailijoita, jotka olivat matkalla Ruotsiin tai Pohjoismaiden/Euroopan kiertomatoille. Gateway-matkailijat viipyvät Suomessa tavallisesti 1-3 vuorokautta, majoituspalveluita ilmoitti käyttäneensä Suomessa vain joka viides matkailija.

Gateway-matkailijat valitsivat Suomen reitiksi Venäjälle, koska olivat ostaneet pakettimatkan, johon Suomi yhtenä matkakohteena kuului. Moni halusi myös nimenomaan vieraila Suomessa. Valintaan vaikuttivat myös Suomen reitin nopeus sekä ystävien ja tuttavien suositukset. Gateway-matkailijoista 97% oli käyttänyt palveluita Suomessa ollessaan. Suosituimpia olivat sightseeing-ajelut, matkailunähtävyydet ja kirkot eli hyvin tyypillistä kaupunkiin tutustumista. Puolet gateway-matkailijoista koki, että Suomesta oli etukäteen saatavilla hyvää informaatiota. Gateway-matkailijoista 94% oli ollut tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin. Eniten Suomessa oli miellyttänyt puhtaus, turvallisuus, ystävällisyys ja luonto.

Gateway-matkailijat olivat muita useammin ostaneet kotimaastaan valmiin pakettimatkan (85%), joten Suomesta he eivät matkanjärjestämispalveluja enää tarvinneet. Pääsääntöisesti Suomi kuului matkaohjelmaan niin meno- kuin paluumatkallakin. Perinteisten Suomi-Ruotsi -risteilyjen lisäksi muu matkailu näytti olevan luonteeltaan kiertomatkailemista, jossa

maiden määrä vaihteli kolmesta kahdeksaan.

Gateway-matkailijat olivat muita matkailijatyyppejä kiinnostuneempia Itämeren alueesta lomakohteena, erityisesti Ruotsista, Norjasta, Tanskasta ja Suomesta. Itämeren eteläpuolisten maiden kiinnostavuus jäi kauaksi Pohjoismaiden kiinnostavuudesta. Kiinnostus vaihtoehtoisia matkareittejä kohtaan oli kaikissa ryhmissä pieni, mutta gateway-matkailijat olivat muita kiinnostuneempia kokeilemaan eteläisempiä reittejä länteen. Toistaiseksi eteläisimmistä reiteistä ei ole uhkaa Suomen kautta kulkeville reiteille. Suomen etuna on hyvä maantieteellinen sijainti sekä Suomen kautta järjestettävien matkojen runsaus.

'Suomi on vain kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen' -matkailijatyyppi

Puhtaasti kauttakulkuun (transit) Suomea käytti lähes kolmannes matkailijoista. Suurin osa heistä seisahtui Suomessa vain koneenvaihdon verran (68%). Määränpäänä olivat Pohjois-Amerikan, Aasian tai Euroopan kohteet. Kuitenkin 28% transit-matkailijoista viipyi Suomessa 1-2 päivää (10% käytti majoituspalveluita Suomessa) ja siten käytännössä muistutti gateway-matkailijatyyppejä. Nämä matkailijat saapuivat Suomeen maitse ja jatkoivat laivalla Ruotsiin, josta osa jatkoi pidemmälle kiertomatkalle. Transit-matkailijoista 96% käytti Suomea matkareittinä sekä meno- että paluumatkallaan. Suurin osa transit-matkailijoista oli kotoisin Suomen lähialueilta, erityisesti Pietarin alueelta. Heille Suomi oli entuudestaan hyvin tuttu maa. Muihin ryhmiin verrattuna joukossa oli myös paljon IVY-maista tulleita (10%).

Valtaosa transit-matkailijoista piti Suomea pelkästään kauttakulkumaana (67%). Muissa maissa matkan tarkoitus oli loma (45%), työmatka (29%) tai ystävien ja sukulaisten luona vierailu (23%). Suurin osa transit-matkailijoista oli matkalla yksin (40%) tai perheenjäsenten kanssa (39%). Transit-matkailijat olivat liikkeellä omatoimisesti (83%). Suurin osa oli järjestänyt matkansa omatoimisesti koko matkareitille tai ostanut pakettimatkan kotimaastaan (36%). Lyhyen viipymän vuoksi he käyttivät Suomen

matkailupalveluja huomattavasti muita matkailijoita vähemmän. Ne, jotka olivat käyttäneet, olivat tehneet ostoksia, käyneet kirkoissa, ravintoloissa sekä vesipuistoissa.

Transit-matkailijat eivät olleet niin tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin kuin muut matkustajat. Tähän vaikutti ”liian lyhyt” oleskelu Suomessa, jolloin mielikuvaa maasta ei ollut päässyt syntymään. Suomessa oltiin tyytyväisiä puhtauteen, turvallisuuteen, ystävällisyyteen sekä muita enemmän palvelujen laatuun. Pettyneitä puolestaan oltiin hintatasoon, säähän, informaation saannin vaikeuteen sekä kielitaitoon. Suurin osa transit-matkailijoista koki, että Suomesta oli saatavilla etukäteen hyvää informaatiota, joskin reilu kolmannes ei ollut edes yrittänyt hankkia informaatiota etukäteen.

Suomen kautta matkustamisessa transit-matkailijat arvostivat reitin nopeutta, edullisuutta ja turvallisuutta. Koska transit-matkailija pyrkii matkustamaan kohteeseen mahdollisimman nopeasti, suora reitti kotimaasta kiinnosti muita matkailijoita enemmän. Itämeren eteläpuoliset maat vaihtoehtoisina matkareitteinä tai matkakohteina eivät kiinnostaneet. Enemmän arvostettiin Suomen hyviä lentoyhteyksiä ja Suomen kautta matkustamisen järkevyyttä. Transit-matkailijat olivat myös muita vähemmän kiinnostuneita Itämeren alueesta lomakohteena.

’Suomi on pääkohde, muut maat sivukohteita’ –matkailijatyypit

Gateway- ja transit-matkailijoiden lisäksi tutkimuksessa erottui joukko (18%) matkailijoita, joille Suomi oli matkan pääkohde. Suurin osa näistä matkailijoista saapui Pietarin alueelta, mutta muita matkailijaryhmiä enemmän muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä ja Moskovan alueelta. Suomi-matkailijat vierailivat lähinnä Ruotsissa ja/tai muissa Pohjoismaissa. Suomessa oli käynyt aikaisemmin 56% matkustajista.

Suomi-matkailijoista puolet oli matkalla omatoimisesti ja puolet ryhmän kanssa. Useimmiten matka oli ostettu pakettina kotimaasta koko matkareitille (59%). Moni oli kuitenkin järjestänyt matkansa itse (27%) tai tullut omatoimisesti Suomeen ja ostanut vasta Suomesta pakettimatkan eteenpäin (9%). Suomi-matkailijat käyttivät kaikkia kulkuvälineitä

Suomeen saapuessaan ja Suomesta he jatkoivat matkaa pääsääntöisesti laivalla. Suomessa he viipyivät muita matkailijoita pidempään, tavallisesti 2-7 päivää (74%). Majoituspalveluita oli käyttänyt Suomessa 40%. Suuri osa oli Suomessa lomamatkalla, mutta muita matkailijaryhmiä useammin vierailemassa ystävien ja sukulaisten luona, työmatkalla tai opintoihin liittyvistä syistä. Matkan syy muissa maissa oli pääsääntöisesti loma, mutta osa oli myös työmatkalla tai vierailemassa ystävien ja sukulaisten luona. Matkalla he olivat perheenjäsenten tai ystävien kanssa, usein molempien.

Matkan syihin olivat vaikuttaneet kiinnostus Suomeen matkakohteena, ystävien ja tuttavien suositukset sekä Suomen turvallisuus muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Suomessa Suomi-matkailijat käyttivät monipuolisimmin matkailupalveluja kuin muut matkailijaryhmät. Eniten oli tehty ostoksia ja käyty vesipuistossa. Suomi-matkailijat olivat myös erittäin tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin (99%). Eniten Suomessa miellyttivät puhtaus, turvallisuus, ystävällisyys ja luonto, mutta myös palvelujen laatu, sää, luotettavuus ja kielitaito. Eniten Suomessa oli jäänyt harmittamaan hintataso, sää ja hitaus. Puolet Suomi-matkailijoista koki, että Suomen matkailutarjonnasta oli etukäteen saatavilla hyvää informaatiota.

Suomi-matkailijat eivät juuri olleet kiinnostuneet vaihtoehtoista eteläisemmistä matkareiteistä, paitsi Virosta. He olivat myös muita ryhmiä vähemmän kiinnostuneet matkustamaan kotimaasta suoraan kohteeseen, sillä olihan Suomella suuri rooli heidän matkaohjelmassaan. Itämeren kohteista lomailutarkoituksissa Suomi-matkustajat olivat erittäin kiinnostuneita Pohjoismaista, luonnollisesti eniten kiinnostusta herätti Suomi (80%). Itämeren eteläpuolisista maista ei oltu kiinnostuneita sen enempää kuin muissakaan ryhmissä.

Suomen kilpailutilanne muihin reitteihin nähden ja gateway-matkailun kehitysvaihtoehdot

Suurimmalle osalle Etelä-Suomen kautta länteen matkalla olleista venäläisistä matkailijoista Suomi on myös itsenäinen ja kiinnostava matkakohde eikä pelkkä läpikulkualue. Itämeren alueen maista Pohjoismaat kiinnostivat erityisesti gateway- ja Suomi-matkailijoita. Erillisiä

välittäjäpalveluita länteen venäläiset eivät juuri tarvinneet. Gateway-matkailun elinkaari näyttääkin olevan hiipumassa. Suomi on muuttumassa läpikulkumaaksi, jollei matkailijoita saada viipymään Suomessa, mikäli vaihtoehtoiset reitit Puolan ja Viron kautta kasvattavat suosiotaan (toistaiseksi ne eivät juurikaan venäläisiä matkailijoita kiinnosta) tai kun suorien yhteyksien saatavuus paranee Luoteis-Venäjältä. Toisaalta gateway-matkailu on saamassa yhä enemmän dynaamisen kiertomatkailun luonnetta, sillä usein Suomi liitetään osaksi laajempaa matkaohjelmaa esimerkiksi Pohjoismaihin liittyen. Erityisen kiinnostaviksi kohteiksi Itämeren alueella nimettiin Ruotsi, Suomi, Norja ja Tanska. Baltian maat tai Puola eivät jaksaneet innostaa venäläisiä matkailijoita. Gateway-matkailijoilla kiinnostuksen kohteena olivat Pohjoismaiden ohella erityisesti Euroopan pääkaupungit (kuten Pariisi). Transit-matkailijoiden mielenkiinto puolestaan oli usein Euroopan ulkopuolella Pohjois-Amerikassa tai Aasiassa.

Suomi ja muut (Pohjois)maat yhteismarkkinoinnin kohteena

Edellä hahmoteltujen kolmen matkailijatyypin kiinnostusta muihin Itämeren kohteisiin ja suhtautumiseroja Suomeen voidaan hyödyntää matkailupalvelujen markkinoinnissa. Tämän tutkimuksen valossa näyttää siltä, että Suomen ja muiden maiden matkailukohteiden yhteismarkkinointi kannattaisi eriyttää neljään osaan siten, että:

1) Erityisesti Suomea pääkohteena pitäneet matkailijat kannattaisi **houkutella räätälöimään matkansa yksilöllisesti**. Tähän ryhmään kuuluvat matkailijat käyttävät hyväkseen Suomen maantieteellistä asemaa ja hyviä kulkuyhteyksiä vieraillakseen muissa Pohjoismaissa. 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-aktiviteeteista, kylpylöistä ja vesipuistoista. Tämän kohderyhmän matkailijat ovat usein jo aikaisemmin vierailleet

Suomessa ja asuvat ”suhteellisen” lähellä Suomea.

2) Erityisesti ryhmämatkoja suosiville **gateway-matkailijoille** kannattaisi tarjota valmiita **’Suomi ja muut Pohjoismaat’ –paketteja**. Parasta olisi jos paketti olisi suunniteltu Suomessa niin, että matkailijat yöpyisivät Suomessa ainakin yhden yön. Koska tavallisesti venäläisten matkailijoiden pakettimatkat suunnittelevat venäläiset matkatoimistot, niin hyvä keino olisi suunnata matkatoimistoille informaatiota Suomen attraktioista ja kiinnostavasta tekemisestä niin, että viipymää Suomessa voitaisiin pidentää. 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.

3) Erityisesti pietarilaisille **transit-matkailijoille** markkinointi kannattaisi rakentaa **toimivien ja sujuvien Pietari-Suomi –liikenneyhteyksien** varaan. Tälle ryhmälle kannattaa mainostaa Helsinki-Vantaan lentokentän monipuolisia yhteyksiä ja Suomen satamien hyviä laivayhteyksiä länteen. Tälle ryhmälle olisi hyvä markkinoida mitä Suomessa voi tehdä lyhyen viipymän aikana (mm. ostokset, pääkaupunkiseudun kohteet, ravintolat). Kohderyhmään kuuluvat erityisesti työmatkalaiset sekä ystävien ja sukulaisten luokse vierailemaan menevät matkailijat, jotka ovat kotoisin erityisesti Luoteis-Venäjältä.

4) Suomen markkinointia lomakohteena ja kiertomatka-kohteena kannattaisi kohdentaa myös 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.

SISÄLLYSLUETTELO

ALKUSANAT	I
TIIVISTELMÄ	III
SISÄLLYSLUETTELO	1
TAULUKOT	4
KUVAT	5
1. JOHDANTO	6
1.1. Tutkimusasetelma: Suomi, Neuvostoliitto ja Venäjä matkailun geopoliittisessa kehyksessä	6
1.1.1 Matkailun kehitys Neuvostoliitossa ja Venäjällä	6
1.1.1.1. Matkailu Suomesta Neuvostoliittoon	9
1.1.1.2. Suomi matkailureittinä Neuvostoliitosta.....	9
1.1.1.3. Suomi matkailureittinä Venäjältä	10
1.1.1.4. Suomen kauttakulkuaseman uhkatekijät	12
1.1.2. Venäjä ja Pietari matkailun lähtöalueena.....	13
1.1.2.1. Pietarin matkailumarkkinoista ja matkustuksesta Suomeen.....	16
1.1.3. Venäläisten matkustus Suomen lähialueilla	17
1.1.3.1. Venäläisten matkustus Ruotsiin vahvassa kasvussa	17
1.1.3.2. Venäläisten matkustus Norjaan.....	18
1.1.3.3. Venäläisten matkustus Viroon	18
1.2. Tutkimustehtävä	20
1.3. Gateway-käsite Suomen elinkeinoelämässä	20
1.3.1. Suomen gateway-asemaa koskevia selvityksiä.....	21
1.3.2. Gateway-matkailun kehittämisstrategioita ja toimenpiteitä	23
1.4. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys: gateway-käsite geopolitiikassa	28
1.4.1. Gateway-käsitteen geopolitiittinen tausta	28
1.4.2. Gateway-matkailu geopolitiittisessä viitekehyksessä	30

1.4.3. Tutkimuksen keskeiset käsitteet	31
1.4.4. Tutkimuksen teoreettinen ja empiirinen tutkimusongelma	35
1.4.5. Tutkimuskysymykset	36
1.4.6. Tutkimuksen tavoitteet ja tulosten hyödynnettävyys	37
2. TUTKIMUSAINEISTO JA TUTKIMUSMENETELMÄT	39
2.1. Tutkimusmenetelmä	39
2.2. Aineiston rajaus	39
2.3. Aineiston keruu	40
2.3.1. Aineiston keruu kesällä 2004 ja vuodenvaihteessa 2004-2005	44
2.4. Tulosten luotettavuus ja yleistettävyys	47
3. AINEISTON ANALYYSI	55
3.1. Kokonaisaineiston kuvaus	55
3.1.1. Kokonaiskuvaus matkailijoista	55
3.1.2. Matkailijaprofiilit kulkuvälineittäin	80
3.1.2.1. Linja-automatkustajat	80
3.1.2.2. Junamatkustajat	81
3.1.2.3. Automatkustajat	82
3.1.2.4. Lentomatkustajat	84
3.1.3. Maantieteelliset matkailijaprofiilit	86
3.1.3.1. Pietarista ja Leningradin läänistä saapuneet matkailijat	86
3.1.3.2. Moskovasta ja Moskovan läänistä saapuneet matkailijat	88
3.1.3.3. Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneet matkailijat	90
3.1.3.4. Aasian puoleiselta Venäjältä saapuneet matkailijat	92
3.2. Matkailijatyyppejen tunnistaminen kokonaisaineistosta	94
3.2.1. 'Suomi on gateway-kohde matkalla kolmansiiin maihin' –matkailijatyyppejä	95
3.2.2. 'Suomi on vain kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen' –matkailijatyyppejä	97
3.2.3. 'Suomi pääkohde, muut maat sivukohteita' –matkailijatyyppejä	100
3.2.4. Yhteenveto matkailijatyypeistä	103

4. JOHTOPÄÄTÖKSET	112
4.1. Suomen rooli Pietarin-matkailussa	112
4.1.1. Yhteenvedo matkailijatyyppeiden kokonaiskuvasta.....	112
4.1.2. Etelä-Suomen gateway-matkailun elinkaari.....	115
4.1.3. Suomen kilpailutilanne muihin reitteihin nähden.....	116
4.1.4. Missä on Suomen matkailupotentiaali?	117
4.1.5. Suomen matkailulliset vetovoimatekijät	119
4.2. Suomen matkailupakettien hahmottelua	119
4.3. Gateway-käsitteen kehittelyä	121
5. LÄHTEET	122
LIITE 1: KYSYMYSLOMAKE (TALVIVERSIO)	131
LIITE 2: MATKAILIJATYYPPIEN PROFIILIT	135
LIITE 3: TÄRKEIMPIEN LÄHTÖALUEIDEN PROFIILIT	144

TAULUKOT

Taulukko 1. Yhteenveto tutkimuksen keskeisistä käsitteistä	35
Taulukko 2. Venäjältä Suomeen 2003 saapuneet matkailijat sekä tämän tutkimuksen otos (%)....	50
Taulukko 3. Henkilöliikenne Vainikkalan rajavartioaseman kautta 2003 ja 2004	53
Taulukko 4. Vastaajien kotimaa.....	55
Taulukko 5. Vastaajien matkaseura.....	59
Taulukko 6. Matkan tarkoitus Suomessa ja muissa maissa	64
Taulukko 7. Matkan ostotapa.....	66
Taulukko 8. Suomen kautta matkustamisen syyt	67
Taulukko 9. Vastaajien käyttämät palvelut ja nähtävyydet Suomessa.....	69
Taulukko 10. Asiat, joihin vastaajat olivat tyytyväisiä.....	76
Taulukko 11. Asiat, joihin vastaajat olivat tyytymättömiä.....	77
Taulukko 12. Vastaajien ammattiasema	79
Taulukko 13. Pietarin alueelta saapuvan matkailijan profiili.....	88
Taulukko 14. Moskovan alueelta saapuvan matkailijan profiili.....	90
Taulukko 15. Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuvan matkailijan profiili.....	92
Taulukko 16. Aasian puoleiselta Venäjältä saapuvan matkailijan profiili	93
Taulukko 17. Gateway-matkailijan profiili.....	97
Taulukko 18. Transit-matkailijan profiili	100
Taulukko 19. Suomi-matkailijan profiili	102
Taulukko 20. Yhteenveto matkailijatyypeistä	111

KUVAT

Kuva 1. Suomeen saapuneet venäläiset vuosina 1998-2003	12
Kuva 2. Venäläisten matkustus ulkomaille 2002-2004	15
Kuva 3. Venäläisten yöpymiset Ruotsin majoitusliikkeissä 1997-2004	17
Kuva 4. Haastattelujen jakautuminen haastattelupaikoittain	42
Kuva 5. Haastattelujen jakautuminen kuukausittain	43
Kuva 6. Venäläisten yöpymiset kuukausittain Suomen majoitusliikkeissä 2002-2004	44
Kuva 7. Lentoliikenne Suomesta Venäjälle 2002-2003	52
Kuva 8. Venäläisten vastaajien jakautuminen alueittain	56
Kuva 9. Vastaajien kotipaikat kartalle sijoitettuna	57
Kuva 10. Lentomatkustajien matkakohteet	58
Kuva 11. Laivamatkustajien matkakohteet	59
Kuva 12. Vastaajien matkan luonne	60
Kuva 13. Vastaajien aikaisempien matkakertojen lukumäärä	60
Kuva 14. Vastaajien käyttämä kulkuväline Suomeen tultaessa	61
Kuva 15. Vastaajien käyttämä kulkuväline Suomesta eteenpäin	61
Kuva 16. Informaation saatavuus etukäteen Suomen matkailutarjonnasta	63
Kuva 17. Matkan kesto Suomessa ja koko matkan kesto (%)	65
Kuva 18. Suomen rooli matkareitillä	66
Kuva 19. Vaihtoehtoisten reittien kiinnostavuus	70
Kuva 20. Itämeren maiden kiinnostavuus lomakohteina	73
Kuva 21. Vastaajien mielessä olleet lomakohteet Itämeren alueella	74
Kuva 22. Vastaajien tyytyväisyys Suomen matkailupalveluihin (talvilomake)	75
Kuva 23. Vastaajien jakautuminen iän ja sukupuolen perusteella	78
Kuva 24. Vastaajien jakautuminen perhesuhteiden mukaan	79

1. JOHDANTO

1.1. Tutkimusasetelma: Suomi, Neuvostoliitto ja Venäjä matkailun geopolitiisessa kehityksessä

Suomen roolia Venäjältä suuntautuvassa matkailussa ovat muokanneet sekä Neuvostoliiton ja Venäjän matkailutoimialan kehitys että Euroopan geopolittiset muutokset.

1.1.1 Matkailun kehitys Neuvostoliitossa ja Venäjällä

Matkailun kehitys Neuvostoliitossa ja sitä ennen Venäjällä seuraili pitkälti maan yleistä poliittista ja taloudellista tilannetta. Tsaarin Venäjän aikaan ennen lokakuun 1917 vallankumousta matkailu oli hyvin pienimuotoista (Birzhakov 1998). 1700-luvulla, Suomen ollessa osa Ruotsin valtakuntaa, Suomen alue toimi lähinnä läpikulkumaana venäläisille, jotka olivat matkalla hoitamaan liikeasioita Tukholmaan. Kun Suomesta 1809 tuli osa Venäjän tsaarin imperiumia, venäläisten matkustus Suomeen kasvoi rajamuodollisuuksien yksinkertaistuttua (Heikkinen-Rummukainen 2000). Imatrankoski nousi merkittäväksi pietarilaisen ylimystön ja vaurastuvan porvariston matkakohteeksi. Myös monet muut Itä-Suomen kauniit luonnonkohteet ja kylpylät vetivät pietarilaisia puoleensa. Helsingistä tuli kiinnostava kohde 1800-luvun puolivälissä. Samaan aikaan laivalinjat ja myöhemmin rautatiet paransivat kulkuyhteyksiä keisarikunnan pääkaupunkiin. Suomi oli tietynlainen ”ulkomaa” pietarilaisille vaiheessa, jolloin heidän matkustusmahdollisuutensa Keski- ja Etelä-Eurooppaan olivat poliittisista syistä rajoitettuja (Kostiainen et al. 2004: 265). Venäjän 1917 vallankumous kuitenkin muutti kaiken myös matkailullisesti.

Sosialismin aikaisessa Neuvostoliitossa matkailua pidettiin tuottamattomana toimintona, jonka tarkoituksena oli lähinnä työvoiman kuntouttaminen (Kreck 1998). Ammattiliitot olivatkin voimakkaasti mukana sosiaalisessa matkailussa, jossa terveyskylpylät ja lääkärinhoito olivat etusijalla. Suuri osa kansallisesta matkailusta liittyi kuitenkin urheiluun ja virkistykseen (Mustameri, Kaukasus, jokiristeilyt) sekä kulttuuriin ja

kansalaiskasvatukseen (Moskova, Kultaisen Renkaan keskiaikaiset kaupungit, Pietarin museot ja neuvostosaavutusten näyttelyt). Suurta painoa pantiin myös lasten pioneereille ja lomille, joissa oli tavoitteena kehittää terveitä yksilöitä ja luoda hyviä kansalaisia (Burns 1998: 557). Kotimaanmatkailun edistäminen oli yksi keino muistuttaa neuvostokansalaisia sosialistisen järjestelmän eduista, ja keskittämällä huomio kotimaanmatkailuun vältettiin vertailu nopeammin kehittyvään länteen (Gorsuch 2003: 779). Kotimaanmatkailu olikin määrällisesti suurempaa kuin ulkomaan matkailu.

Sosialismin ensimmäisiä vuosia aina toiseen maailmansotaan asti luonnehti sosialistisen lähestymistavan mukainen matkailu. Tänä ajanjaksoja perustettiin valtiolliset matkailuorganisaatiot. Matkatoimisto Intourist, jolla oli myöhemmin merkittävä rooli ulkomaisessa matkailussa Neuvostoliitossa, perustettiin vuonna 1928 (Gavrilov 1998). Ideologisesti ajateltuna sosialismin varhaisia vuosia 1920-luvulta 1950-luvulle voidaan kutsua stalinismin kaudeksi. Keskeistä tuolle ajalle oli raskaaseen teollisuuteen perustuva talouskasvu, kun taas palvelusektorilla oli taloudessa sivurooli (Hall 1991). Neuvostoliiton aikana venäläisten ulkomaanmatkailu oli valtion tiukasti säätelemää ja kontrolloimaa, eikä tavallinen kansalainen voinut kuin unelmoida lomamatkasta ulkomaille. Käytännössä vain joillakin yhteiskunnan tärkeänä pitämällä osa-alueella - kuten puoluepolitiikassa, urheilussa tai taiteessa - ansioituneet henkilöt saivat luvan tehdä ulkomaanmatkoja, ja heillä oli siihen myös tarvittavat taloudelliset resurssit. Nämäkin neuvostomatkaileijat olivat kuitenkin myös valtion silmälläpidon alaisia ja pystyivät matkustamaan vain tarkasti valittuihin kohteisiin (Heikkinen-Rummukainen 2000).

Toisen maailmansodan jälkeen Neuvostoliiton matkailua kehitettiin ammattiliittojen kautta (Birzhakov 1998). Valtion matkailuorganisaatioiden kesken luotiin työnjako, jossa Intourist vastasi sekä Neuvostoliittoon suuntautuvasta ulkomaisesta matkailusta että neuvostoliittolaisten ulkomaanmatkailun organisoinnista (Gavrilov 1998). 1950-luvun puolivälissä valtion suhtautuminen matkailuun muuttui. Muutos liittyi mullistuksiin kansainvälisessä politiikassa, jossa siirryttiin ns. kylmän sodan aikakaudesta vaiheeseen, jota on luonnehdittu itä-länsi -tasapainon järjestelmäksi (Törnudd 1970, viite Palosuo

1976). Stalinin vuonna 1953 tapahtuneen kuoleman jälkeen myös asenteet ulkomaisia matkailijoita kohtaan muuttuivat suopeammiksi. Erityisesti matkailu sosialististen maiden välillä kasvoi voimakkaasti (Hall 1991).

Kun länsimaista lähdettiin etelän aurinkoon rantalomakohteisiin, myös Neuvostoliitossa kehitettiin vastaavia mahdollisuuksia. Lomakohteita rakennettiin erityisesti Mustanmeren rannoille. Erityisen suosituiksi tulivat Krinin niemimaan kohteet ja varsinkin Sotši (Kostiainen 2004: 381). 1970- ja 1980-lukujen aikana Baltian tasavalloista tuli toiseksi tärkein Neuvostoliiton lomakohde Mustanmeren pohjoisrannikon jälkeen. Baltian tasavaltoihin rakennettiin terveyskylpylöitä ja virkistymiskeskuksia. Näitä ei rakennettu ainoastaan rannikoille (Pärnu, Jürmala, Palanga), koska ne olivat tarkassa sotilaallisessa valvonnassa, vaan myös sisämaahan järviolueille (esim. Druskininkai ja Brištonas Liettuassa). Ainoastaan Tallinaan, jolla oli kunnia järjestää vuoden 1980 olympialaisten purjehduskilpailuja, rakennettiin isompia hotelleja (Standl 2000: 32).

Ulkomaan matkailu oli kotimaanmatkailua monimutkaisempaa, koska siihen liittyi mahdollisuus, että neuvostokansalaiset saattoivat tavata maailmankatselmuksiltaan erilaisia ihmisiä (Kostiainen et al. 2004: 266). Sen lisäksi, että pelättiin ja suhtauduttiin epäileväisesti ulkomaisiin vaikutteisiin, kylmän sodan asenteet molemmin puolin saivat monet länsimatkailijat luopumaan toiveistaan vierailla Neuvostoliitossa ja estivät Neuvostoliiton viranomaisia sallimasta kansalaistensa matkustamisen ulkomaille. Kielteisten asenteiden lisäksi matkailua vaikeuttivat byrokraattiset esteet, kuten viisumin saannin hankaluudet, keinoitekoisen korkeat matkakustannukset sekä pula vaihdettavasta valuutasta. Ulkomailla ollessa neuvostokansalaisten piti pysyä määrättyillä matkareiteillä ja yöpyä vain virallisesti nimetyissä majoituskohteissa (Shaw 1991: 137).

Matkailun kehityksen viimeisimpänä vaiheena voidaan pitää perestroikan jälkeistä aikaa. Matkailutoiminnot on järjestetty uudelleen ja alasta on tullut kaupallinen elinkeino (Birzhakov 1998). Matkailutoimialan uudelleenorganisointi on vienyt kuitenkin aikansa, sillä vanhojen komentotalouden rakenteiden purkaututtua alan verkostot oli rakennettava

uudelleen.

1.1.1.1. Matkailu Suomesta Neuvostoliittoon

Vuonna 1948 Suomen ja Neuvostoliiton välille solmittiin YYA-sopimus, joka sääteli valtioiden ja niiden kansalaisten välistä kanssakäymistä. Sopimuksen sitomisesta alkanut ystävyystoiminta leimasi Suomen ja Neuvostoliiton välistä matkailua. Delegaatiot ja ystävyysmatkat olivat tyypillisiä varsinkin 1950-1970-luvun matkailulle Neuvostoliittoon ja Neuvostoliitosta (Kostiainen et al. 2004: 267, 273). Neuvostoliitosta saapuvien delegaatiomatkaileijoiden määrä oli kuitenkin suhteellisen pieni. Avainkäsitteitä virallismatkailussa olivat kontrolli ja tarkka etukäteisvalmistelu. Suomen ja Neuvostoliiton väliset matkailusuhteet kehittyivät ilman valtioiden välisiä sopimuksia aina vuoteen 1974 saakka, jolloin solmittiin sopimus yhteistoiminnasta matkailun alalla. Suomen puolelta sopimuspuolena oli Matkailun edistämiskeskus (MEK). Vuonna 1974 neuvostoliittolaiset matkustivat vain kahta Etelä-Suomen kaupunkeja sisältävää reittiä pitkin. Kymmenen vuotta myöhemmin valittavana oli jo 13 reittiä. Neuvostoliittolaiset matkailijat tasasivat Suomen matkakohteiden kausivaihteluita, kun matkailijoita saapui tasaisesti läpi vuoden (Abrasimov 1984). Markkinatalousmaista Suomi olikin neuvostoturistien pääkohde. Vuonna 1974 Neuvostoliiton kansalaiset olivat jo kolmanneksi suurin matkailijaryhmä Suomessa ruotsalaisten ja saksalaisten jälkeen (Hirn & Markkanen 1987: 367).

1.1.1.2. Suomi matkailureittinä Neuvostoliitosta

Kylmän sodan aikana Euroopan sosialististen maiden vuorovaikutus länteen oli siis valtion organisaatioiden tiukasti valvottua ja rajoitettua, joten entisen Neuvostoliiton ja länsimaiden väliset matkailijavirrat olivat pääosin länsi-itä -suuntaisia (ks. esim. Hall 1991). Neuvostoliittolaisten matkailua vaikeutti kylmän sodan aiheuttama poliittinen, taloudellinen, ja kulttuurinen sulkeutuminen, joka muun muassa rajoitti matkailupalvelujen kehittymistä 'itä- ja länsiblokkien' välille. Tässä asetelmassa Suomelle lankesi sijaintinsa ja infrastruktuurinsa ansiosta luonnostaan kauttakulkumaan rooli länsimatkaileijoiden Venäjän-

matkailulle. Neuvostoliitosta ei kuitenkaan matkustettu juurikaan Suomen kautta muihin länsimaihin.

Niin sanottua vapaata massaturismia Neuvostoliitosta länsimaihin tai yleensä ulkomaille ei juuri ollut, vaan ulkomailla bussimatkatkin olivat ilmeisesti melko tarkassa kontrollissa (Kostiainen 2004: 385). Kontrolli oli kuitenkin paljon rajatumpaa kuin virallismatkailussa. Kontrolli toteutui lähinnä raja-aseilla sekä opastetuissa kiertokäynneissä ja valmisohjelmissa (Kostiainen et al. 2004: 274).

1.1.1.3. Suomi matkailureittinä Venäjältä

Rautaesiripun romahtamisen jälkeen Venäjän ja niin kutsuttujen länsimaiden välinen matkailuliikenne on alkanut normalisoitua kylmän sodan aikaisten poliittisten esteiden poistuttua ja venäläisen matkustuslupakäytännön helpottumisen myötä. Venäjän naapurimaana Suomi hyötyy 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). Maantie- ja raideliikenteessä lähes 80% kaikista Suomen ja Venäjän välisistä rajanylityksistä tapahtuu Kaakkois-Suomen ja Leningradin alueen välillä (SMAK 1997b). Alue palvelee merkittävästi myös kauttakulkua.

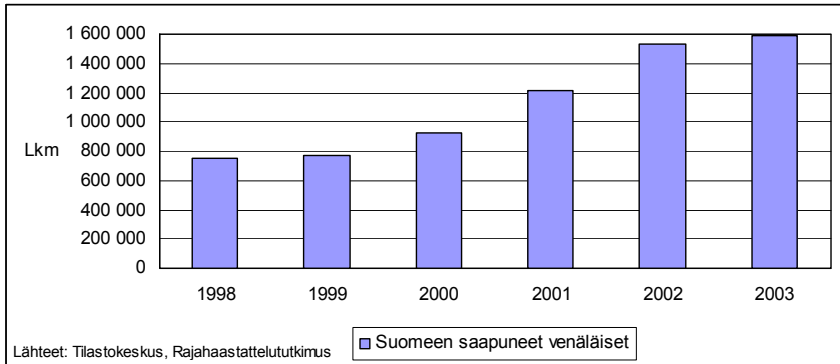
Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen usein ensimmäiseksi matkakohteeksi osui Suomi, joka sijaitsi lähellä ja jonne pääsi lähtemään kohtalaisen nopeasti. Hyvin pian Suomi oli erityisesti varakkaimpien venäläisten mielestä kuitenkin nähty ja koettu ja naapurimaan sijasta he matkustivat mitä kaukaisempiin ja eksoottisempiin kohteisiin (Heikkinen-Rummukainen 2000).

Venäläisten matkailu Suomeen kasvoi tasaisesti 1990-luvun alkupuolelta aina vuoden 1998 elokuuhun saakka 20-30%:n vuosivauhtia sekä rajanylitysten että rekisteröidyissä

majoitusliikkeissä kirjattujen majoitusvuorokausien määrällä mitattuna. Vuonna 1997 venäläiset matkustivat Suomeen jo noin miljoona kertaa ja heille kirjattiin noin 550 000 majoitusvuorokautta. Elokuussa 1998 Venäjällä alkanut ruplan voimakas devalvoituminen merkitsi myös venäläisten Suomen matkailun kasvun taittumista. Erityisesti vapaa-ajan matkailu vähentyi aikaisemmista ennätyslukemista. Muutos johtui pitkälti venäläisen keskiluokan heikentyneestä ostovoimasta (Laiho & Talonen 1999: 6). Matkustaminen, tavarat ja palvelut tulivat venäläisille huomattavasti aiempaa kalliimmiksi.

Kriisi vaikutti niin määrällisesti kuin laadullisesti venäläisten matkailuun. Heikentynyt ostovoima vaikutti venäläisten matkailukysyntään kaikilla matkailun sektoreilla: kotimaanmatkailu kasvatti suosiota ulkomaille suuntautuvan matkailun kustannuksella ja toisaalta varakkaimpien kansalaisten matkailu ulkomaille jopa lisääntyi, kun dollariin sidotut varat kasvoivat (Jaboudon 2004). Kriisin jälkeen venäläisten matkustaminen Suomeen väheni, mutta palasi jo vuonna 2000 kriisiä edeltänyttä tasoa korkeammalle tasolle.

Suomessa kävi vuonna 2003 yhteensä 1,6 miljoonaa Venäjällä asuvaa matkustajaa, mikä tekee venäläisistä suurimman ulkomaalaisten matkailijoiden ryhmän. Kaksi kolmasosaa rajan ylittäneistä venäläisistä saapui Suomeen päivämatkalle. Yli puolella matkustaneista matkan pääsyynä oli vapaa-ajan matka, heistä suurin osa oli ostosmatkailijoita (MEK 2004a). Suurin osa ostosmatkailusta etenkin Leningradin seudulta suuntautuu Itä-Suomeen. Venäläisten saapuneiden matkustajien määrä on kehittynyt suotuisasti vuosi vuodelta (kuva 1).



Kuva 1. Suomeen saapuneet venäläiset vuosina 1998-2003

1.1.1.4. Suomen kauttakulkuaseman uhkatekijät

1990-luvulta lähtien Suomenlahden eteläpuoleisten reittien avautuminen on kiristänyt kilpailua kauttakulkumatkailijoista. Nämä reitit ovat vapautuneet kauttakulkumatkailuun Neuvostoliiton hegemonian ylläpitämän 'itäblokin' murentumisen jälkeen ja itsenäisten valtioiden ilmaannuttua Itä-Euroopan geopolittiselle kartalle. Nämä valtiot muodostavat osan Baltian maista Välimerelle Sloveniaan ulottuvasta niin kutsutusta gateway- eli porttikäytäväalueesta¹, joka on historian saatossa imenyt vaikutteita sekä idästä että lännestä ja jonka tehtävä on nykyisessä lientyneessä maailmanpolitiikan ilmapiirissä toimia välittäjänä ja yhteensopeuttajana toisiaan lähestyvien suurvaltaetupiirien välillä. Matkailun alalla idän ja lännen välisen vuorovaikutuksen lisääntyminen näkyy kasvavana kauttakulkumatkailuna gateway-alueella, niin kutsuttuna gateway-matkailuna. Suomen osalta uusi tilanne merkitsee kilpailua kauttakulkumatkailijoista eteläisempiä yhteysreittejä

¹ S.B. Cohenin (1991) kehittämään gateway-termiin palataan tarkemmin tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen yhteydessä.

tarjoavien gateway-maiden kanssa. Nämä reitit kulkevat Keski- ja Itä-Euroopasta Baltian ja Puolan kautta Luoteis-Venäjälle, lähinnä Pietariin.

Kauttakulkumatkailijoiden virtaa Suomessa voi vähentää myös matkailuinfrastruktuurin kehittyminen itse lähtöalueella, esimerkiksi suorien yhteyksien parannuttua. Matkailijavirran ja matkailutulojen kannalta on oleellista kehittää Suomen roolia itsenäisenä matkailuattraktiona, mutta myös yhtenä mielenkiintoisena kiertomatkakohteena. Palvelukonseptia kehittämällä ja laajentamalla kauttakulkumatkailusta voidaan generoida dynaamista matkailua², joka pidemmällä aikavälillä kasvattaisi kiertomatkailua ja siten myös matkailutuloja.

1.1.2. Venäjä ja Pietari matkailun lähtöalueena

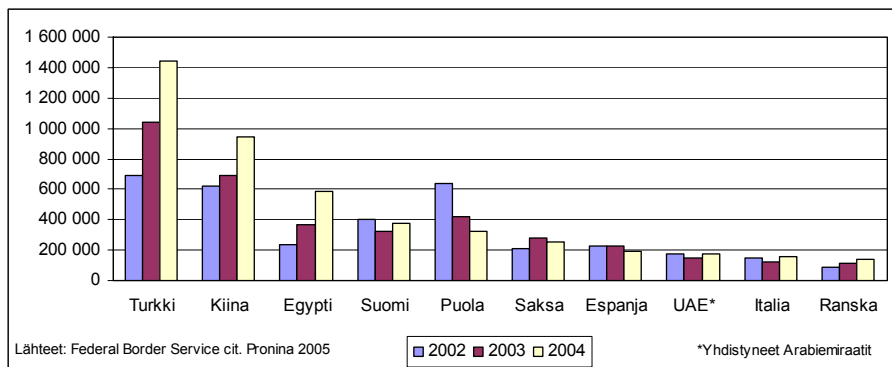
Venäjää pidetään yhtenä potentiaalisimpana kasvavana matkailijoiden lähtöalueena. Monet matkailun ammattilaiset pitävät venäläisiä turisteja korvaavana amerikkalaisten vähentyneelle ulkomaanmatkailulle syyskuun 11. päivän jälkeen. Useat maatkin ovat osoittaneet kiinnostusta venäläisiin matkailumarkkinoihin avaamalla Moskovassa tai Pietarissa kansallisen matkailutoimiston sekä lisäämällä mainontaa ja markkinointia (Stolyarova 2004b).

Venäläisten suosituimmat lomakohteet vaihtelevat eri tilastojen mukaan. Luotettavaa tilastotietoa matkustajamääristä on Venäjältä vaikea saada. Venäjän rajatilaston mukaan 6,5 miljoonaa venäläistä turistia matkusti ulkomaille vuonna 2004. Siten venäläisten matkustus ulkomaille kasvoi jopa 16 prosenttia edellisvuodesta (Pronina 2005). Tilastoa tukee myös IPK:n kokoaman World Travel Monitoring –trenditutkimus, jonka mukaan venäläisten matkustus kasvoi 1,1 miljoonalla matkalla vuonna 2004 (IPK 2005).

² Dynaamisessa eli kiertomatkailussa matkailuelämykset saavutetaan nimenomaan olemalla matkalla. Varsinaista pääkohdetta ei ole, vaan on tärkeää kulkea kohteesta toiseen ja viipyä kussakin vain vähän aikaa (Vuoristo 2002).

Venäläisten suosituin kohde oli Turkki, jonka huima suosio vain jatkoi kasvuaan (kuva 2). Myös Egypti kasvatti osuuttaan 30%. Suosiota selittää se seikka, että venäläiset eivät tarvitse maahantuloviisumia näihin maihin. Esimerkiksi Turkin matkailuvalttina on se, että turisti voi ostaa viisumin vaivatta lentokentältä lomalle lähtiessään, mutta Suomeen tulijoilla on edessään monimutkainen anomisprosessi. Viisumivapauden lisäksi Turkin suosioon ovat vaikuttaneet edulliset matkahinnat, Välimeren ilmasto ja aktiivinen markkinointi. Turkin hintataso on edullinen ja palvelutaso on varsin hyvä venäläisen mittapuun mukaan. Tarjolla on myös venäjänkielistä palvelua hotelleissa ja ravintoloissa. Moskovon ja Pietarin lisäksi myös muista Luoteis-Venäjän kaupungeista järjestetään charter-matkoja Turkkiin. Turkki on erityisesti venäläisen keskiluokan suosima lomakohde, paremmin toimeentulevien etelän matkailu suuntautuu usein kaukaisempiin kohteisiin (Laiho & Talonen 1999: 27). Vuonna 2004 venäläiset olivatkin toiseksi suurin ulkomainen matkailijaryhmä Turkissa 1,6 miljoonalla turistilla (Albayrak 2005) ja Egyptissä kolmanneksi suurin. Euroopan kohteet ovat myös korkealla venäläisten lomatoivelistalla. Aurinkolomakohteiden vaihtoehtoksi niistä ei ole, vaan Euroopan kohteet kiinnostavat lähinnä täydentävänä vaihtoehtona esimerkiksi kaupunkilomakohteina. Kuitenkin jotkut euroalueen kohteet, kuten Espanja, ovat menettäneet osuuttaan mm. korkeaksi havaittujen hotellihintojen vuoksi. Eurooppaan suuntautuvaa matkailua hankaloittaa myös viisumin hankkimiseen liittyvä byrokratia, eikä Euroopan kohteisiin voida lähteä ns. ”äkkilähdöillä” (ETC 2005: 27-28). Suomi oli neljänneksi suosituin matkakohde. Pietarilaisille Suomi on kuitenkin selkeästi suosituin kohde³.

³ Comcon-St.Petersburgin tutkimuksen mukaan vuonna 2003 Suomi oli pietarilaisten ylivoimaisesti suosituin matkakohde. Matkustaneista 26,8 prosenttia oli matkustanut Suomeen. Seuraavaksi suosituimpia olivat Saksa (16,8%), Turkki (9,4%), Ranska (9,4%) sekä Bulgaria (9,4%) (Comcon-St.Petersburg cit. Stolyarova 2004a).



Kuva 2. Venäläisten matkustus ulkomaille 2002-2004

Useimmat venäläiset kuitenkin matkustavat erittäin vähän niin ulkomaille kuin kotimaassaan. Comcon-St.Petersburgin tutkimuksen mukaan venäläisistä ainoastaan 2,5% (pietarilaisista 3,8%) matkusti ulkomaille vuonna 2003. Samaan aikaan 18,3% venäläisistä - ja 17,1% pietarilaisista – matkusti kotimaassaan tai IVY-maissa. Useimmat matkustivat Moskovaan, Pohjois- ja Luoteis-Venäjälle, Ukrainaan (sis. Krim), Keski-Venäjälle ja Venäjän Mustanmeren rannikolle (Stolyarova 2004a). Vaikka oman maan matkakohteiden kysyntä on kasvanut, matkailun ammattilaiset moittivat korkeita matkakustannuksia ja vähemmän kehittyneitä palveluita sekä palveluiden tasoa Eurooppaan verrattuna.

Venäläisten ulkomaanmatkailu tarkoittaa pääsääntöisesti suurissa kaupunkikeskuksissa asuvien matkailua, sillä haja-asutusalueilla asuvien ostovoima ei yleensä mahdollista kansainvälistä matkailua. Ulkomaanmatkoihin Venäjällä on varaa vain noin 10%:lla väestöstä. Nämä venäläiset ovat ns. Venäjän keskiluokkaa, jonka tulotaso on 500 - 1500 dollaria kuukaudessa (Laiho & Talonen 1999: 34; MEK 2005a). Ulkomaille matkustavien määrä on yhä vähäinen maan väkilukuun nähden. Venäläisen matkustavaisen keskiluokan osuus väestöstä on kasvanut hitaasti ja aikaisemmin keskiluokkaistuneen väestön suurimmat ulkomaanmatkailun paineet on saatu purettua. Enää ei matkalle lähdetä pelkästään statuksen vuoksi. Vapaa-ajan matkalta halutaan irtautumista arjesta, yhdessäoloa, rentoutumista ja

uusia elämyksiä (MEK 2004d: 20). Matkailun rinnalle on noussut keskiluokan kulutustottumuksissa myös muita kilpailijoita. Kulutuskysynnän suuntautuminen muualle kuin ulkomaanmatkailuun (autot, asunnot, kodinkoneet) jättää keskiluokan kotitalouksien budjetissa ulkomaanmatkailuun aiempaa pienemmän summan (MEK 2004c: 16).

1.1.2.1. Pietarin matkailumarkkinoista ja matkustuksesta Suomeen

Pietari on suomalaisen matkailuelinkeinon keskeisin markkina-alue Venäjällä. Rajahaastattelututkimuksen (MEK 2004a) mukaan suurin osa matkoista Suomeen tehdään Pietarin alueelta. Vuonna 2003 kaikista venäläisistä matkustajista 70% tuli Pietarin alueelta. Edullinen maantieteellinen sijainti antaa Suomelle merkittävän ja pysyvän kilpailuedun Pietarin matkailumarkkinoilla (Laiho & Talonen 1999: 35). Pietarilaisten rahatulot ja ostovoima eivät ole merkittävästi suuremmat kuin Venäjän kansalaisilla keskimäärin, mutta asukasmääränsä vuoksi Pietari on Venäjän toiseksi huomattavin matkailu-markkina-alue (Laiho & Talonen 1999: 34). Pietarin ja Luoteis-Venäjän osuus venäläisten ulkomaanmatkoista on jopa 20% (Marknadstudie Ryssland 2003: 11). Pietarilaisille Suomi on lähikohde ja varsin luonnollinen lyhytlomakohde, jonne on helppo lähteä. Suomen tunnettavuus onkin aivan eri tasolla kuin muualla Venäjällä ja pietarilaisten käsitys esim. Suomen ilmastosta ja lomanviettomahdollisuuksista on huomattavasti parempi kuin muiden Venäjän alueiden asukkailla (MEK 2004a). Vaikka Suomi on pietarilaisille varsin hyvin saavutettavissa oleva lähikohde, lähtö Suomeen lomalle ei ole mikään itsestäänselvyys, varsinkin kun kaukomatkojen hintataso voi olla edullisempi kuin Suomi-pakettien.

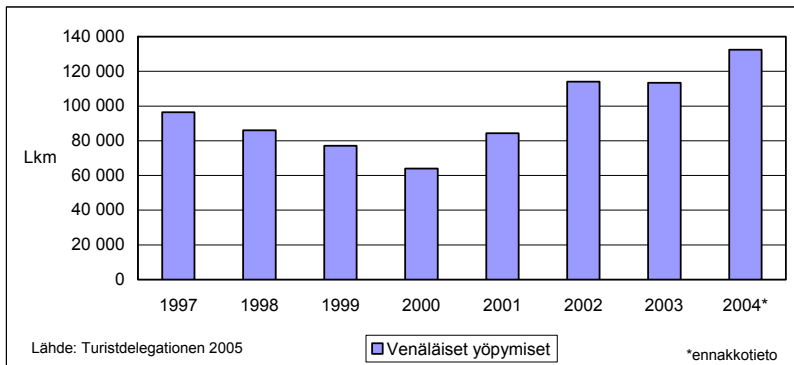
Venäläiset ovat myös entistä vaativampia asiakkaita. Suomalainen laatu- ja palvelutaso ei aina tahdo riittää, varsinkin kun tarjolla on laadukkaampia ja jopa halvempia kohteita muualla Euroopassa tai etelän auringossa (Aira 2003: 29). Ostovoiman lisääntyessä Rooma, Pariisi ja muut maailman metropolit ovat entistä houkuttelevampia vaihtoehtoja. Sen lisäksi venäläisten matkailun yleiskuvio on muuttumassa. Venäläiset ovat yhä kiinnostuneempia uusista kohteista ja tutuistakin kohteista täytyy mieluummin löytää uusia näkökulmia

(Stolyarova 2004b). Tässä onkin haastetta suomalaiselle matkailuelinkeinolle.

1.1.3. Venäläisten matkustus Suomen lähialueilla

1.1.3.1. Venäläisten matkustus Ruotsiin vahvassa kasvussa

Vuonna 2001 pietarilaisten matkustuksesta Pohjoismaihin 98% suuntautui Suomeen. Jäljelle jääneestä matkustamisesta (Ruotsiin, Norjaan, Tanskaan) yli puolet suuntautui Ruotsiin. Tulevaisuudessa matkustamisen Ruotsiin uskotaan lisääntyvän (Marknadstudie Ryssland 2003: 11). Venäläisten yöpymiset Ruotsissa lähtivät nousuun vuonna 2001, jolloin yöpymisvuorokaudet lisääntyivät yli 30% edelliseen vuoteen verrattuna. Sama ilmiö toistui myös seuraavana vuonna. Vuonna 2003 venäläisten yöpymisen kasvu pysähtyi kunnes taas vuonna 2004 lähtivät nousuun, nousten 17,1% (Turistdelegationen 2005).



Kuva 3. Venäläisten yöpymiset Ruotsin majoitusliikkeissä 1997-2004

Pietarilaisten matkustuksesta Ruotsiin noin $\frac{3}{4}$ on vapaa-ajan matkoja. Tavallisin on lyhyt matka johonkin suurkaupunkiin, tavallisesti Tukholmaan. Nämä matkat sisältävät klassisia suurkaupungin huveja, opastettuja kierroksia ja tax-free -ostoksia. Toinen tavallinen matkamuoto on kiertomatkä. Hiihtolomasta on myös tulossa yhä suosittumpi. Samanlaisia kohteita Ruotsin lisäksi tarjoavat myös Suomi, Itävalta, Sveitsi, Turkki ja Romania.

Ruotsiin suuntautuvien työmatkojen tavallisin syy on asiakaskontaktit, konferenssit ja seminaarit (Marknadstudie Ryssland 2003: 12).

Suosituin kulkureitti Ruotsiin on bussi-lautta –yhdistelmä. Matkailijat saapuvat Suomeen bussilla (Helsinkiin, Turkuun tai Vaasaan) ja jatkavat lautalla Ruotsiin (Silja Line, Viking Line tai RG Line). Niistä venäläisistä, jotka saapuvat Tukholmaan autolautalla Turusta, 67% on ryhmämatkalla ja Helsingistä matkaan lähteneistä 67% on omatoimimatkailijoita. Suomi-Ruotsi -reitillä Silja Line on panostanut Viking Linea enemmän ryhmämatkailuun (Marknadstudie Ryssland 2003: 14-15). Vain pieni osa Ruotsiin saapuvista venäläisistä saapuu lentäen. Näistä matkustajista 95% on työmatkalla. Vapaa-ajan matkustajista 95% käyttää bussi-lautta –yhdistelmää, 3% juna-lautta –yhdistelmää ja 2% saapuu lentäen. Pietarin ja Tukholman väliä liikennöi 3 lentoyhtiötä, joista Pulkovo ja SAS lentävät suoraan ja Finnair Helsingin kautta joko Tukholmaan tai Göteborgiin (Marknadstudie Ryssland 2003: 15-16).

1.1.3.2. Venäläisten matkustus Norjaan

Norjan majoitusliikkeissä yöpyi 23 000 venäläistä lomamatkailijaa ja 6 000 työmatkailijaa vuonna 2004 (Innovasjon Norge 2004). Kasvua edellisvuoteen oli yli 50%. Vaikka kasvu onkin ollut suurta, niin venäläisten matkailijoiden määrä Norjassa on vielä vähäinen. Pääosin Norjaan tulevat venäläiset matkailijat ovat lomailevia ryhmämatkailijoita. Matkailun sesonki on heinäkuusta syyskuuhun. Venäjältä ei ole Norjaan suoria lentoja, vaan Norjaan on lennettävä muiden Pohjoismaiden kautta. Venäläisten matkailijoiden uskotaan olevan suuri potentiaali norjalaiselle matkailuelinkeinolle.

1.1.3.3. Venäläisten matkustus Viroon

Baltian maiden EU-jäsenyys on tuonut venäläisille uuden mielenkiintoisen vaihtoehdon. Virossa on runsaasti uusia, täysin moderneja kylpylöitä, jotka ovat hintatasoltaan venäläisille erittäin houkuttelevia verrattuna suomalaisiin kylpylöihin (Sahiluoma 2004). Baltian maiden valttikortteina ovat ennen kaikkea hintataso (samantyyppisiä tuotteita kuin

Suomella, mutta edullisemmin), edullinen sijainti suhteessa Pietarin matkailumarkkinoihin, leudompi ilmasto kuin Suomessa, venäjänkielinen palvelu sekä keskiaikainen kulttuuri. Tallinnan saavutettavuus pietarilaisille parantui keväällä 2004 avattujen uusien laivareittien myötä: Tallink aloitti reittiyhteyden Helsinki-Tallinna-Pietari -välillä ja Silja Line aloitti yhteyden Rostock-Tallinna-Pietari -välillä. Silja Line jatkaa liikennöintiä, mutta Tallink lopetti liikennöinnin.

Viroon saapui 295 620 venäläistä matkustajaa vuonna 2003 (ETB 2004). Vuoden 2004 tietojen mukaan Viron majoitusliikkeissä yöpyi 42 348 venäläistä ja yöpymisvuorokausia tuli yhteensä 101 546. Kasvua oli edellisvuoteen nähden 25% (ETB 2005). Venäläiset tekevät paljon päivittäisiä ostos- ja myyntimatkoja, mikä selittää päiväkävijöiden suuren määrän. Suurin osa venäläisistä (45%) matkustaa Viroon sukulaisten ja tuttavien luo. Vapaa-ajan matkojen osuus venäläisten Viron matkailusta on 1/3, talvella 15%. Venäläiset viiptyvät Virossa noin 10 päivää, olivatpa työmatkalla tai vapaa-ajan matkalla. Vain neljä prosenttia on pakettimatalla. Venäläisillekin Tallinna on suosituin kohde, mutta kuitenkin ainoastaan 30% venäläisistä menee Tallinnaan. Toiseksi suosituin kohde venäläisten keskuudessa on rajakaupunki Narva, sen jälkeen Pärnu ja Tartto. Tallinnan kaupungin matkailutoimisto ja tallinnalaiset hotellit ovat jo monta vuotta markkinoineet venäläisille Tallinnaa joulukaupunkina ja uuden vuoden viettopaikkana. Hotelleissa venäläisiä viihdyttävät kuuluisat venäläiset artistit, kuten Alla Pugatsova (Oja 2004).

Venäläisten matkustus Suomen lähialueilla on kasvanut tuntuvasti viime vuosien aikana. Venäläisten matkailu Ruotsiin tai Norjaan on kuitenkin vielä pientä verrattuna Suomeen. Suurin osa muihin Pohjoismaihin tehtävistä matkoista tehdään nyt ja jatkossakin Suomen kautta. Suomen tultua entistä tutummaksi venäläisille matkailijoille, matkat muihin Pohjoismaihin tulevatkin luultavasti lisääntymään. Tällöinkin Suomella on hyvä asema saada osansa näistä venäläisten matkailutuloista. Myös venäläisten lomamatkailu Viroon ja muihin Baltian maihin on vielä pientä verrattuna Suomeen. Hyvä maantieteellinen asema ja matkailuinfrastruktuurin kehittyminen tulevat varmasti myös kasvattamaan Baltian maiden

kiinnostavuutta lomakohteina.

1.2. Tutkimustehtävä

Tämä tutkimus selvittää Etelä-Suomen gateway-asemaa ja sen elinkaarta (ks. Kauppila 1995; Butler 1980) venäläisten länsimatkailussa sekä venäläisten kiertomatkailupotentiaalia Etelä-Suomessa. Tutkimus on eräänlainen peilikuva aiemmin ilmestyneelle 'Gateway-käsitteen elinkaari Venäjän-matkailussa – Etelä-Suomi Pietarin-matkailun väylänä' – tutkimukselle (Karhunen, Kosonen & Paajanen 2004), jossa tutkittiin länsituristien matkustusta Suomen kautta Pietariin. Tässä tutkimuksessa

- 1) muodostetaan kokonaiskuva idästä Etelä-Suomen kautta länteen suuntautuvasta matkailusta,
- 2) tunnistetaan matkailijajoukosta matkailijatyypit sekä varsinaiset gateway-matkailijat. Suomen mahdollista gateway-asemaa tarkennetaan selvittämällä Suomen roolia matkaohjelmassa,
- 3) analysoidaan idästä tulevien matkailijoiden valmiutta ja halukkuutta käyttää kilpailevia reittejä länteen matkatessaan,
- 4) arvioidaan Etelä-Suomen asemaa gateway-maana erityisesti vaihtoehtoisia ja täydentäviä matkailuattraktioita silmällä pitäen.

1.3. Gateway-käsite Suomen elinkeinoelämässä

Suomi ja etenkin Helsinki on saanut tunnustusta kylmän sodan aikaisesta toiminnastaan diplomaattisena ja kaupan informaatiopalvelukeskuksena idän ja lännen välillä (ks. esim. Osborn 1999). Sillanpäärooli on ollut Suomelle tärkeä ja sitä on pyritty jatkamaan mm. vedoten Venäjän rajanaapuruuteen, joka ennen Baltian maiden EU-jäsenyyttä oli ainutlaatuista Euroopan unionissa. Asetelmaa on pyritty kehittämään eri näkökulmista ja

Suomen gateway-asemasta on tehty selvityksiä lähinnä eri elinkeinojen näkökulmasta sekä Suomen liikenneyhteyksiä ajatellen. Suuri osa näistä selvityksistä ja artikkeleista julkaistiin 1990-luvun puolivälissä, jolloin keskustelu Suomen asemasta Venäjän-kaupan tuntijana oli ajankohtainen taloussuhteiden muuttuessa Neuvostoliiton hajoamisen myötä. Suomalaiset yritykset ja julkishallinto halusivat tällöin korostaa Suomen Venäjä-osaamista ja luoda Suomelle gateway-asemaa Venäjän-kaupassa. Tehtyjen selvitysten pohjalta luotiin strategioita Suomen gateway-aseman kehittämiseksi.

1.3.1. Suomen gateway-asemaa koskevia selvityksiä

Ulkoasiainministeriö julkaisi vuonna 1994 gateway-toimintaohjelman, joka käsitteli Suomen gateway-asemaa liikenne-, liiketoiminta- ja arktinen keskus -näkökulmista (Gateway-työryhmä 1994). Samana vuonna julkaistiin Timo Tulisalon ja Sakari Vapaakallion (1994) selvitys 'Suomi porttina idän markkinoille', joka käsittelee Suomen ja Viron asemaa porttina Venäjän markkinoille ja arvioi sen kestävyyttä. Vuonna 1995 julkaistiin Turun kauppakorkeakoulussa tutkimus 'Suomen gateway-asema lännestä arvioituna', joka toi gateway-keskusteluun uudenlaisen näkökulman selvittämällä länsimaisten yritysten käsitystä Suomen gateway-aseman vahvuudesta (Kojo & Kõngäs 1995). Tutkimuksessa käsiteltiin niin kutsuttuja linkkipalveluja, joita suomalaisyritykset tarjoavat Venäjälle ja/tai Baltian maihin suuntautuneille ulkomaisille yrityksille sekä Suomesta käsin että kohdealueella. Nämä palvelut ovat esimerkiksi kaupan välityspalveluja, pankki- ja vakuutustoimintaa, kirjanpito- ja tilintarkastuspalveluja tai lakipalveluja. Tutkimuksen mukaan monikaan suomalaisyritys ei ole nähnyt aihetta panostaa linkkitoiminnan kehittämiseen, joten ulkomaisilla itään pyrkivillä yrityksillä ei useinkaan ole tietoa suomalaisten osaamisesta. Parhaiten tunnetaan Suomen transit-palvelut. Tutkimuksen johtopäätösten mukaan transit-tarve tulee kuitenkin vähenemään Venäjän oman liikenneinfrastruktuurin kehittyessä. Johtopäätöksissä todetaan myös, että Suomen kilpailuedun tulisi jatkossa perustua muuhunkin kuin liikenteelliseen erityisosaamiseen, sillä Suomen sijainti pohjoisessa ei ole kilpailukykyinen eteläisempiin reitteihin kuten Puolaan,

Itävaltaan ja Baltian maihin verrattuna. Myös Finpro on paneutunut Suomen gateway-aseman kehittämiseen yrityssektorin näkökulmasta.

Liikenneyhteyksiin keskittyviä tutkimuksia edustaa esimerkiksi Liikenneministeriön ja Valtionrautateiden vuonna 1992 julkaisema 'Itäradat – tarveselvitys: Aluerakenteelliset vaikutukset'. Muita selvityksiä Suomen gateway-asemaan liittyen, erityisesti Etelä-Suomen liikennepalvelujen kehittämistä ajatellen, ovat olleet Etelä-Suomen yhdyskäytävän kehittämisstrategia (1998) (joka keskittyy Etelä-Suomen aseman parantamiseen Venäjän-kaupan sekä liikenteellisenä että know-how –väylänä), Etelä-Suomen liikenneinfrastruktuuri ja liikenteen nykytilanne (1997) sekä Suomenlahden rannikkovyöhykkeen kehittämisohjelma (1994). Myös kuljetusalan ammattilehdissä käsiteltiin Suomen asemaa tavaraliikenteen kauttakulkuväylänä Venäjälle sekä Suomen asemaa Venäjän-kaupan tuntijana (ks. esim. Suolanen 1995: 14-16; Aura 1997: 3-4). Logistisen käytävän kehittämistä Itämeren piirissä laajemmin edustaa Suomen, Saksan ja Venäjän ympärille kehittynyt telematiikkaan keskittyvä Tedim-projekti. Kauttakulkuliikenteen kehitystä Suomen kautta on tutkittu mm. Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa (Kilpeläinen 2004).

Tuoreempaa gateway-asemaa koskevaa kirjallisuutta edustaa esimerkiksi Liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikön Juhani Korpelan artikkeli: 'Portti itään – ei ongelmaton' vuodelta 2001 (Korpela 2001).

Gateway-matkailututkimus

Vuonna 1997 Suomen matkailun Kehitys Oy:n julkaisemassa selvityksessä 'Suomen matkailun gateway-strategia vuoteen 2001' käsiteltiin Suomen gateway-asemaa matkailuelinkeinon näkökulmasta (SMAK 1997a). Kyseinen selvitys lähestyy aihetta matkailuyritysten näkökulmasta ja esittelee joukon toimenpide-ehdotuksia gateway-matkailun kehittämiseksi. Termillä gateway-matkailu tarkoitetaan kaikkea Suomen kautta länsi-itä-suuntaista kauttakulkumatkailua. Venäjälle suuntautuvan matkailun osalta selvitys ehdotti Suomen gateway-aseman parantamiseksi mm. liikenneyhteyksien parantamista, gateway-tuotteiden ja -palvelujen kehittämistä, tilastoinnin ja tutkimuksen lisäämistä,

viranomais- ja markkinointiyhteistyötä sekä vero- ja maksupolitiikan saattamista pohjoiseurooppalaisittain kilpailukykyiselle tasolle. Erityisesti selvityksessä korostettiin tilastoinnin ja tutkimuksen lisäämistä siten, että tilastollisen materiaalin pohjalta olisi mahdollista saada kokonaiskuva gateway-matkailijoiden määrästä Suomessa.

Gateway-matkailun käsitettä ja Suomen asemaa gateway-matkailussa ovat käsitelleet Michael Ireland ja Malla Paajanen artikkelissaan 'Understanding the experience of the 'Gateway' tourists and their hosts: A case study of Helsinki Market Square' (1998). Artikkelissa tarkastellaan gateway-matkailua Helsingin Kauppatorilla tapahtuvien ostopilanteiden kautta. Irelandin ja Paajasen tutkimus edustaa gateway-matkailututkimusta, jossa empiirisen analyysin kautta lähestytään gateway-aseman määritelmää. Artikkelin teoreettisena pohjana on hyödynnetty suomalaisen matkailumaantieteen ja poliittisen maantieteen uranuurtajan Kai-Veikko Vuoriston gateway-tutkimuksia (1994; 2002) sekä Riitta Kososen (1997) Euroopan gateway-alueita suhteiden luojina ja mahdollisina kasvukeskuksina käsittelevää artikkelia. Käsillä olevan tutkimuksen gateway-käsitteen määrittely perustuu pitkälti Irelandin ja Paajasen esittämiin määritelmiin.

1.3.2. Gateway-matkailun kehittämisstrategioita ja toimenpiteitä

Helsinki-Vantaan lentoasemaa on ulkomailla markkinoitu gateway-lentoasemana, josta on hyvät yhteydet eri puolille maailmaa.⁴ Viime aikoina on erityisesti korostettu Suomen asemaa porttina Aasiaan, kun Finnair on voimakkaasti kasvattanut osuuttaan Aasian reittiliikenteessä. Vuosina 2000-2004 Finnairin Aasian viikkovuorojen määrä kolminkertaistui (Havia 2004). Helsinki-Vantaan lentoasemalla on kiinnitetty huomiota myös Venäjälle lähteviin ja saapuviin lentoihin, sovittamalla aikataulut niin, että Suomesta on helppo jatkaa matkaa mm. New Yorkiin. Venäjän ja Suomen välinen liikennesopimus rajoittaa lentoliikennettä. Sopimuksen mukaan yhdellä lentoreitillä saa liikennöidä vain yksi

⁴ Finnairin gateway-käsite ei välttämättä tarkoita liikennettä kahden geostrategisen alueen välillä, vaan laajemmin.

lentoyhtiö maata kohden. Tällä hetkellä suomalaisyhtiöistä ainoastaan Finnair lentää Pietariin ja Moskovaan. Sopimus rajoittaa myös viikoittaisten vuorojen määrää (Tolvanen 2003). Suomalaisista yhtiöistä Blue1 ja Copterline ovat olleet kiinnostuneita Pietarin ja Moskovan reiteistä. EU komissio onkin käynyt neuvotteluja uusista ilmailusopimuksista Venäjän kanssa, mutta neuvottelut eivät ole olleet helppoja. Vuonna 2002 kun EU oli direktiiviinsä vedoten kieltämässä liian meluisia venäläiskoneita laskeutumasta lentokenttilleen, Venäjä vähensi mm. Finnairin lentovuoroja (Saarinen 2003). Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähtee viikoittain kahdeksan Finnairin lentoa ja kuusi Pulkovo Aviation Enterprisesin lentoa Pietariin.⁵

Myös Helsingin ja Pietarin välistä laivaliikennettä on pyritty kehittämään ja laivayhtiöt ovat pyrkineet hakemaan kasvua idästä. Helsingin Satama on muun muassa teettänyt pari tutkimusta matkustajaliikenteen kannattavuudesta Helsingin ja Pietarin välillä.⁶ Laivayhtiöt ovat olleet kiinnostuneita kyseisestä reitistä ja niinpä Tallink ja Silja Line ovatkin kokeilleet Pietarin-reittiä. Tallink liikennöi Fantaasia-aluksella Helsinki-Pietari –reitillä kevästä 2004 samaisen vuoden loppuun saakka, kunnes lopetti kannattamattoman reitin. Silja Line puolestaan kokeilee reittiliikennettä reitillä Pietari-Tallinna-Rostock ja risteilee kesäisin Opera-aluksella Pietariin.

Myös maaliikenteen kehittämiseen on panostettu. VR:n ja Venäjän rautateiden tavoitteena on, että nopea juna taittaisi Helsingin ja Pietarin välin 3,5 tunnissa vuonna 2008 (Nurmi 2005). Nykyisin matka-aika junalla on noin 5 tuntia ja 40 minuuttia.⁷ Tämä edellyttää sekä rataverkon parantamista että raja- ja tullimuodollisuuksien sujuvoittamista. Jonkin verran

⁵ Tiedot saatu Amadeuksesta: <http://www.amadeus.net/>, luettu 12.4.2005.

⁶ Passenger ship link between Helsinki and St. Petersburg. Market research. Publication B 2002:16 sekä Passenger Link between Helsinki and St. Petersburg. Travel companies.

⁷ Tiedot VR:n sivuilta: <http://www.vr.fi/>

aikaa lyhentäisi jo se, että Venäjän puolellakin rajamuodollisuudet hoidettaisiin liikkuvassa junassa. VR:n pääjohtajan mielestä aikataulujen nopeutuessa matkustajamäärien nousu kolminkertaiseksi ei kestäisi kauan (Nurmi 2005). Maantieliikenteessä on tarkoitus kehittää maantienvarsipalveluja ja viitoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2001 julkaisemassa mietinnössä 'Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituks' tienvarsipalvelujen kehittäminen määritelläänkin yhdeksi väyläpalvelujen kehittämisen muodoksi. Lisäksi viitoitusten parantaminen sekä erikielisten opastusten lisääminen kuuluvat ministeriön toimenpidesuosituksiin. Rajanylityspaikkojen toimivuuden parantaminen matkailun huippuajankohtina on yksi mietinnön tavoitteista. Tarkoitus on myös rakentaa rautatieyhteys, joka yhdistäisi Helsinki-Vantaan lentoaseman jo olemassa olevaan rataverkkoon ja siten parantaisi jatkoyhteyksiä lentokentältä muualle Suomeen (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001).

Myös erilaisissa Interreg-hankkeissa on kiinnitetty huomiota Suomen ja Venäjän rajanylityspaikkojen kehittämiseen niin, että ne mahdollistavat nopean ja joustavan rajanylityksen.⁸

Tutkimusta gateway-matkailijoista on nyt saatavilla, kun Helsingin kauppakorkeakoulun kahdessa tutkimushankkeessa on selvitetty Suomen asema gateway-matkailussa ja gateway-matkailijoiden profiilit. Ensin selvitettiin länsituristien gateway-matkailu Suomen kautta Venäjälle (Karhunen, Kosonen & Paajanen 2004) ja tässä toisessa osassa venäläisturistien gateway-matkailu länteen.

Liikenneyhteyksien kehittämistä ja gateway-matkailijoihin keskittyviä tutkimuksia lukuun ottamatta SMAK:n esittämät toimenpiteet gateway-matkailun lisäämiseksi eivät ole toteutuneet selvityksen esittämällä tavalla. Tilastointia ei ole lisätty siten, että sen avulla olisi mahdollista selvittää tarkkaa lukumäärää sekä kaikista että pelkästään Venäjälle

⁸ Ks. esim. <http://www.kaakkoissuomen-interreg.fi/> ja <http://www.euregiokarelia.fi/>

menevistä ja Venäjältä saapuvista kauttakulkumatkailijoista. Matkailun edistämiskeskuksen teettämässä Rajahaastattelututkimuksissa (jotka pyrkivät kattamaan kaikki Suomessa käyneet ulkomaiset matkailijat) haastatellut voivat esittää matkansa syyksi kauttakulun. Tämä perustuu kuitenkin matkailijan omaan käsitykseen kauttakulkumatkailijasta eikä välttämättä ole yhtenevä tämän tai muiden tutkimusten kauttakulkumatkailija-määritelmän ja/tai gateway-matkailija -määritelmän kanssa. Koska tilastointia ja tutkimusta gateway-matkailijoista ei ole lisätty, myöskään erillisiä gateway-tuotteita ei ole voitu kehittää. Eräät matkatoimistot ovat kuitenkin erikoistuneet länsituristeille suunnattuihin Pietarin-matkapaketteihin, jotka sisältävät edestakaisen kuljetuksen Suomesta Pietariin, hotellimajoituksen Pietarissa sekä vieraskielisen oppaan palvelut. Matkailijat saavat matkapaketkinsa mukana myös Pietarin kartan sekä muita tietoja Pietarista. Venäläisturisteille palveluita ei kuitenkaan ole.

SMAK:n tutkimus esitti strategiasuosituksissaan myös viranomaisyhteistyön lisäämistä viisumikäytännön helpottamiseksi. Suomen uusi pääkonsulaatti Pietarissa vihittiin käyttöön marraskuussa 2004. Uudisrakennus helpottaa etenkin pääkonsulaatin viisumiosastoa, joka myöntää yli puolet kaikista Suomen viisumeista maailmalla (Konttinen 2004). Pietarin konsulaatti onkin yksi Suomen tärkeimpiä, ottaen huomioon Suomen läheisyyden sekä alati kasvavat siteet Suomen ja Venäjän välillä. Vuonna 2003 Suomen konsulaatti myönsi 230 000 viisumia venäläisille, Suomen ollessa pietarilaisten suosituin kohde (Stolyarova 2004c). Kielteisten päätösten osuus on pari prosenttia. Yleisin hylkäyksen syy on epäselvyys papereissa (kuvien vaihtoa, tulo- ja lähtöleimojen väärennöksiä sekä useita syntymäaikoja paljastuu jatkuvasti). Asiakirjat eivät ole suurin ongelma, vaan laitton maahanmuutto. Lähitulevaisuudessa valvonta tulee tiivistymään. Vuonna 2005 aloitetaan kuvallisten viisumien myöntäminen ja passeihin on tulossa biotunniste (Pentikäinen 2004).

Suomen ja Venäjän viranomaiset ovat tehneet yhteistyötä rajavartioasioissa niin päällikkötasolla, alueellisella tasolla kuin raja-asemillakin. Yhteistyö on edistänyt liikenteen sujuvuutta raja-asemilla, auttanut pulmatilanteiden selvittämisessä ja pitänyt yllä keskustelua liikenteen sujuvuudesta ja rikollisuuden torjunnasta. Viranomaisyhteistyön

aiheena on ollut rajanylityspaikkojen käyttötarpeiden selvitys, uusien raja-asemien avaaminen ja joustavien aukioloaikojen määrittäminen.⁹ Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2001 julkaisemassa mietinnössä 'Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituks' pidetään tärkeänä Venäjän rajanylityspaikkojen (erityisesti Kaakkois-Suomen vilkkaimpien rajanylityspaikkojen) sujuvuutta myös matkailun huippuajankohtina.

Gateway-matkailu osana Suomen matkailustrategiaa

Suomen matkailupoliittisista linjauksista vastaa Kauppa- ja teollisuusministeriö (KTM), jossa matkailuasiat kuuluvat sisämarkkinaryhmän tehtäväkenttään. Käytännön tasolla valtakunnallisen matkailustrategian toteuttamisesta vastaa Matkailun edistämiskeskus (MEK), joka on KTM:n hallinnonalaan kuuluva virasto. Gateway-matkailu ei tällä hetkellä ole Suomessa yhtä ajankohtainen aihe kuin 1990-luvulla eikä Suomen tämän hetkiseen matkailustrategiaan kuulu gateway-matkailun lisääminen. Suomen nykyisessä matkailustrategiassa Venäjälle markkinoidaan päätuoteryhmistä kesäaktiviteetteja, maaseutulomia, lumilomailua, lyhytlomia sekä hyvinvointimatkailua (*wellness*).

MEK:n päätavoitteena on kauttakulun sijasta saada matkailijat viipymään Suomessa pidempään. MEK on markkinoinut esimerkiksi kansainvälisiä yhteistyöhankkeita, kuten Via Baltica Nordica -tiereittihanketta (joka kulkee Suomessa Vaasan kautta Helsinkiin ja edelleen Baltian maiden läpi Puolaan) sekä Kuninkaantietä (joka kulkee Bergenistä Oslon ja Tukholman kautta Maarianhaminaan, josta edelleen saariston kautta Turkuun ja Etelä-Suomen halki aina Viipuriin ja Pietariin asti).¹⁰ Näiden yhteistyöhankkeiden ideana on

⁹ Everstiluutnantti Pasi Tolvanen, Rajavartiolaitoksen esikunta, Rajavalvontayksikkö, Raja- ja Meriosasto, puhelinkeskustelu 11.6.2002 sekä Rajavartiolaitoksen tiedote 15.3.2005 Suomen ja Venäjän rajapäälliköt tapasivat: <http://www.raja.fi/>

¹⁰ Lisätietoja Via Baltica Nordicasta <http://www.viabalticanordica.com/>, Kuninkaantiestä osoitteesta <http://www.kuninkaantie.net/>

saada matkailijat kiertämään Itämeren alueella enemmän ja siten saada kohteet hyötymään toisistaan. Tämä matkailu on tavallaan uutta gateway-matkailua, jossa ideana on pysäyttää matkailijat tavallista ”kauttakulkupysähdystä” pidemmäksi aikaa eri kohteisiin. Gateway-matkailu saisi näin dynaamisen kiertomatkailun luonnetta. Ongelmana yhteistyöhankkeissa ja markkinointiyhteistyössä on, että kukin maa haluaa painottaa omaan maahansa suuntautuvaa matkailua eikä yhteistyö siten aina suju kitkatta.

Kauppa- ja teollisuusministeri Mauri Pekkarinen Matkailusilmän (Perez 2004) haastattelussa näki Baltian maiden ja Venäjän matkailun kehittymisen mahdollisuutena, ei uhkana. Pekkarisen mielestä matkailijat pitäisi saada kulkemaan kauttamme Baltialle ja Venäjälle ja markkinointiyhteistyötä lähialueiden kanssa tulisi lisätä. Suomen ei tarvitse olla aina ulkomaisten matkailijoiden ensisijainen matkakohde, vaan Suomi voi toimia kauttakulku- ja viivähdysmaana jo hyvän saavutettavuuden vuoksi.

1.4. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys: gateway-käsite geopolitiikassa

Gateway-termistä on siis puhuttu paljon ja sen varaan on tehty erilaisia strategioita. Termin käyttö on kuitenkin ollut kirjavaa eikä se ole aina perustunut geopolitiittiseen taustaan gateway-valtioiden roolista ja toiminnasta. Tässä tutkimuksessa gateway-käsite nojautuu sen alkuperäiseen geopolitiittiseen merkitykseen.

1.4.1. Gateway-käsitteen geopolitiittinen tausta

Gateway-käsite poliittisen maantieteen käsitteenä on lähtenyt kehittymään 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 on kehittänyt mackinderilaista jaottelua. Vuonna 1991 hän esitti ajatuksensa gateway- eli porttikäytäväalueista. Porttikäytäväalueilla Cohen tarkoittaa muun muassa Itä-Eurooppaan¹¹ muodostunutta, mantereisen ja mereisen geostrategisen alueen erottavaa reunavyöhykettä, joka on Euroopan historian aikana toiminut puskurina idän ja lännen etupiirin 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. Geopoliittisessa maailmankartassa Suomi luettiin Neuvostoliittoon poliittisesti orientoituneeksi reunavaltioksi, mikä kasvatti Neuvostoliittoon liittyvää 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.

Gateway- eli porttikäytäväalueiden synty Eurooppaan perustuu kylmän sodan aikaisen kahtiajaon keinotekoisuuteen. Cohen (1991) perustelee gateway-alueiden syntyä fyysikasta

¹¹ Itä-Euroopan gateway-alue sijaitsee kahden geostrategisen alueen välillä, mutta gateway-alueita on muuallakin maailmassa, muun muassa geostrategisten alueiden sisäisten geopoliittisten alueiden kynnysellä sijaitsevat porttikäytävät, kuten Havaiji ja Pohjois-Irlanti (Cohen 1991).

tutun entropia¹²-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 energiavajeesta. Porttikäytävä- eli gateway-maita tarvitaan siis energiavirtojen (pääoma, työ, innovaatiot jne.) välittämiseen.

1.4.2. Gateway-matkailu geopoliittisessa viitekehyksessä

Matkailun näkökulmasta tarkasteltuna **gateway-alueen tehtävänä on normalisoida kahden poliittisista ja taloudellisista syistä keinoitekoisesti erillään olleen alueen välistä matkailullista kanssakäymistä** (Ireland & Paajanen 1998). Gateway-matkailuna voidaan pitää kahden eri geostrategisen alueen välillä sijaitsevan gateway-alueen kautta tapahtuvaa matkailua. Oleellista on, että **gateway-alueella on aktiivinen rooli matkailun edistäjänä** eikä ainoastaan passiivisena kauttakulkualueena. Laajasta käytöstä huolimatta termejä gateway-matkailu ja gateway-matkailija ei voida pitää yksiselitteisinä käsitteinä. Gateway-matkailusta, kauttakulkumatkailusta ja transit-matkailusta puhutaan usein synonyymeina tarkoittaen Suomen kautta johonkin kolmanteen maahan tapahtuvaa matkailua. Gateway-matkailun tutkimisen tulisi kuitenkin lähteä jo käsitetasolta, jolloin on määriteltävä, mitkä toiminnot Suomen tapauksessa erottavat gateway-matkailun puhtaasta kauttakulkumatkailusta.

¹² Entropia = työhön tarvittavan energian saatavuus.

1.4.3. Tutkimuksen keskeiset käsitteet

Matkailija

Matkailijaksi luetaan henkilö, joka ”vapaa-aikanaan tai ammatillisista syistä matkustaa tilapäisesti kotipaikkakuntansa ulkopuolelle” (Hemmi & Vuoristo 1993: 126). Matkailijoita ovat: (1) tilapäiskävijät, jotka viipyvät vähintään 24 tuntia ja joiden matkan tarkoitus on (a) vapaa-ajan vietto tai (b) liiketoiminta, perheasioiden hoito, jokin tehtävä, kokoukseen osallistuminen ja (2) päiväkävijät, jotka viipyvät vähemmän kuin 24 tuntia (mukaan lukien risteilyihin osallistujat, mikäli he poikkeavat maassa). Kansainvälisellä tasolla matkailijoiksi ei lueta kauttakulkumatkailijoita (*transit passengers*), jotka eivät poistu transit-alueelta (Hemmi & Vuoristo 1993: 127). Transit-alueiksi luetaan lähinnä lentoasemat. Hemmin & Vuoriston mukaan kansainvälistä määritelmää ei kuitenkaan voida soveltaa sellaisenaan paikallisiin oloihin. Paikkakunnan tai kunnan näkökulmasta matkailijoiksi luetaan myös ”henkilöt, jotka pysähtyvät lyhyeksi aikaa läpikulkumatkalla”.

Kauttakulkumatkailija, transit-matkailija

Matkailun satelliittitilinpito¹³, joka mittaa matkailun kokonaiskysyntää kansantaloudessa kansainvälisten suositusten mukaisesti, määrittelee kauttakulkumatkailijan seuraavasti. ”Kauttakulkumatkailijat ovat erityinen vierailijoiden kategoria, joka liittyy sekä ulkomaisiin että kotimaisiin päiväkävijöihin ja turisteihin. Kauttakulkumatkailijat eivät välittömästi palaa kotimaahansa vaan viipyvät vierailukohteessa tai -maassa matkallaan muuhun kohteeseen.” Tämä määritelmä sisältää (1) vierailijat, joiden laillinen status määritellään kauttakulkumatkailijaksi, sillä he oleskelevat vain kyseisen maan transit-alueella eivätkä näin ollen osallistu maahantulotarkastukseen (tämä tilanne koskee yleensä lentomatkailijoita) ja (2) vierailijat, jotka matkustavat jonkin paikan tai maan läpi matkalla

¹³Lisätietoa Matkailun satelliittitilinpidoista saa esimerkiksi Kauppa- ja teollisuusministeriön sivuilta osoitteesta http://www.ktm.fi/chapter_files/tsa_loppuraportti.pdf

johonkin muuhun kohteeseen (yleisimmin juna- ja maaliikennematkustajat). Kauttakulkumatkailijat ovat yleensä päiväkävijöitä, mutta joissakin tapauksissa he saattavat myös yöpyä kauttakulkualueella (Commission of the European Communities 2001).

Kauttakulkumatkailija on siis matkustaja, jonka ensisijainen syy oleilla kyseessä olevassa maassa on kauttakulku, eli matkustaja käyttää yhtä maata läpikulkumaana varsinaiseen kohteeseen. Kauttakulkumatkailu on staattista matkailua eli kohdematkailua, jonka tarkoituksena on johdattaa matkailijat mahdollisimman nopeasti ja suoraviivaisesti kohteeseensa (Vuoristo 2002: 162-164). Tämä erotuksena dynaamisesta, eli kiertomatkailusta, jonka puitteissa matkailija viipyy useammassa matkakohteessa.

Staatinen matkailu

Matkailua, jossa matkailijat siirtyvät mahdollisimman nopeasti ja suoraviivaisesti kohteeseensa. Staatinen matkailu on siis kohdematkailua (Vuoristo 2002).

Dynaaminen matkailu

Matkailua, jossa matkailuelämykset saavutetaan nimenomaan olemalla matkalla. Varsinaista pääkohdetta ei ole, vaan matkailijalle on tärkeää kulkea kohteesta toiseen ja viipyä kussakin vain vähän aikaa. Dynaaminen matkailu on siis kiertomatkailua (Vuoristo 2002).

Gateway-matkailija

Gateway-matkailija on matkailija, joka pysähtyy yhdessä kohteessa matkallaan toiseen kohteeseen (Ireland & Paajanen 1998, 374) 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. Yhtäältä matkailijalla on pääkohde, johon siirtymiseen hän käyttää gateway-alueita 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. Voidaankin olettaa, että gateway-alueen merkitys on matkailijalle sitä suurempi, mitä suurempi on lähtö- ja kohdealueiden välinen ero. Gateway-matkailun käsitettä voidaan rajata tarkastelemalla sitä yleisen gateway-teorian viitekehyksessä. Matkailukontekstissa gateway-käsitettä voidaan luonnehtia seuraavasti:

- **Gateway-alue on kahden eri geostrategiseen alueeseen kuuluvan matkailuytimen välinen alue. Gateway-alueella matkailullinen kanssakäyminen edistää alueiden välistä tasapainoa tuomalla niiden entropiatasoja lähemmäs toisiaan.** Länsi-Eurooppa edustaa matalan entropiatason aluetta. Itä-Eurooppaa voidaan pitää korkean entropian alueena, koska komentotalouden aikana useimmissa Itä-Euroopan maissa ulkomaille suuntautuva matkailu oli tiukasti valtion kontrolloimaa, eivätkä ulkomaiset matkailijatkaan päässeet vapaasti kosketuksiin paikallisten kanssa.
- **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-matkailua saataisiin muutettua lähemmäksi normaalia kiertomatkailua.

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 välittäjäalueena EU:n ja Venäjän rajalla, vaikka maamme ei rautaesiripun aikana ollutkaan kirjaimellisesti neutraali vyöhyke. Historiallisen taustansa ja erityiskauppuhteidensa ansiosta Suomella on – ja oletetaan olevan – muita länsimaita pidempi ja syvempi itäisen naapurimaamme tuntemus. Entisiin Itä-Euroopan maihin (siis muihin gateway-Euroopan maihin) verrattuna Suomen etuna on vuosikymmenien aikana kehittynyt läntinen toimintakulttuuri.

Oleellista tutkimuksen kysymyksenasettelussa on keskittyminen gateway-alueen mahdollisuuksiin matkailun edistäjänä ja sitä kautta vuorovaikutuksen ja keskinäisen ymmärryksen lisääjänä, eikä ainoastaan passiivisena kauttakulkualueena.

Edellä esitetyn määritelmän mukaisesti Suomen tapauksessa gateway-matkailuna voidaan pitää Suomen kautta ”lännestä” Venäjälle ja kääntäen tapahtuvaa matkailua. Ensimmäisessä tutkimuksessa selvitettiin lännestä Venäjälle suuntautuva matkailu (Karhunen et al. 2004). Tässä toisessa tutkimuksessa lähtöalueeksi on otettu Venäjä ja erityisesti Pietari, josta suurin osa matkailijoista tulee Suomeen ja todennäköiseksi gateway-alueeksi Suomessa niin kutsuttu Etelä-Suomen yhdyskäytäväalue¹⁴, jonka kautta suurin osa maa- ja rautateitse tapahtuvasta matkustajaliikenteestä Suomen ja Venäjän välillä tapahtuu.

Vaikka määritelmän mukaan gateway-matkailua voidaankin pitää kahdensuuntaisena ilmiönä, keskittyy tutkimus Venäjältä länteen suuntautuvaan matkailuun. Näin ollen tutkimushankkeessa gateway-matkailu rajataan tarkoittamaan:

¹⁴ Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueeseen kuuluvat Etelä-Karjalan, Hämeen, Itä-Uusimaan, Kymen, Pohjois-Hämeen, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakunnat. Tutkimuksen aluerajaus on kuitenkin viitteellinen. Yhdyskäytävä-rajauksen liittyä ennen kaikkea Pietarin-matkailun liikenteelliseen näkökulmaan.

- Matkailua, joka suuntautuu ”idästä” Pietarista/Venäjältä Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueen kautta ”länteen”.

Taulukko 1. Yhteenveto tutkimuksen keskeisistä käsitteistä

Käsite	Määritelmä
Staattinen matkailu	Kohdematkailua, jossa matkailijat pyrkivät mahdollisimman mahdollisimman nopeasti ja suoraviivaisesti siirtymään matkakohteeseensa
Dynaaminen matkailu	Kiertomatkailua, jossa matkailija viipyy useammassa kohteessa
Matkailija	Henkilö, joka vapaa-aikanaan tai ammatillisista syistä matkustaa tilapäisesti kotipaikkakuntansa ulkopuolelle
Kauttakulku- tai transit-matkailija	Matkailija, joka käyttää yhtä (kauttakulku)maata läpikulkumaana varsinaiseen kohteeseensa
Gateway-matkailija	Matkailija, joka pysähtyy yhdessä (gateway)kohteessa matkallaan toiseen kohteeseen ja käyttää samalla alueella tarjottavia palveluja, jotka usein helpottavat varsinaiseen kohteeseen siirtymistä

1.4.4. Tutkimuksen teoreettinen ja empiirinen tutkimusongelma

Edellä tehtyjen rajausten mukaan tutkimuksen empiirinen ongelma kiteytyy Etelä-Suomen, etenkin niin kutsutun Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueen kautta Luoteis-Venäjältä, erityisesti Pietarista, suuntautuvan kansainvälisen matkailun hyödyntämiseen ja kehittämiseen.

Tämä tutkimusongelma voidaan jakaa kahteen osaan:

- 1) Selvitetään Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueen nykyinen asema Pietarista/Venäjältä suuntautuvan gateway-matkailun elinkaarella määrittelemällä ne toiminnot, jotka erottavat gateway-matkailun muusta kauttakulkumatkailusta sekä arvioimalla näiden toimintojen kestävyyttä pitkällä aikavälillä palvelujen kehittyessä kilpailijamaissa ja lähtöalueella Pietarissa.
- 2) Selvitetään miten Venäjältä tulevat matkailijat voitaisiin pidemmällä aikavälillä

saada edelleen valitsemaan reitikseen Suomen ja myös viipymään Suomessa normaalia kauttakulkua pidempään. Näin pyritään välttämään Etelä-Suomen muuttuminen puhtaaksi kauttakulkureitiksi Pietarista Suomen gateway-aseman hiipussa sekä kehittämään nykyistä gateway-matkailua Etelä-Suomea tehokkaammin hyödyntäväksi ja hyödyttäväksi kiertomatkailuksi.

- a) mitkä tekijät saavat Pietarista/Venäjältä matkaavan valitsemaan kauttakulkureitikseen Suomen,
- b) millaisiin kiertomatkailureitteihin Suomi voidaan yhdistää

1.4.5. Tutkimuskysymykset

Tutkimusongelma voidaan pilkkoa seuraaviksi konkreettisiksi tutkimuskysymyksiksi.

- Mitä on gateway-matkailu?
- Kuka on gateway-matkailija: mistä hän tulee ja mikä on Etelä-Suomen asema Pietarista/Venäjältä tulevalle matkailijalle?
- Mitä ovat gateway-toiminnot matkailuelinkeinon sisällä (todelliset ja tarvittavat)?
- Kuinka kauan Venäjältä/Pietarista tarvitaan gateway-aluetta (myös nykyisen tarpeen realistisuus)?
- Mikä on Suomen kilpailuetu kauttakulkumaana Pietarista/Venäjältä verrattuna esimerkiksi Viroon?

Tutkimuksen kannalta muita kiinnostavia kysymyksiä ovat:

- Käyttääkö matkailija Suomea pelkkään kauttakulkuun vai vieraileeko hän myös suomalaisissa kohteissa?

- Onko matkan pääkohde useimmiten muualla kuin Suomessa vai onko matkailija tullut Suomeen ja päättänyt sitten poiketa muualla esimerkiksi Ruotsissa?

1.4.6. Tutkimuksen tavoitteet ja tulosten hyödynnettävyys

Gateway-matkailu ilmiönä on maassamme tunnistettu ja aiheesta on tehty selvityksiä lähinnä matkailupoliittisiin tarkoituksiin (SMAK 1997a). Näissä tutkimuksissa aihetta on käsitelty matkailupalvelujen tarjoajien ja matkailuviranomaisten näkökulmasta. Ensimmäinen gateway-matkailun *kysyntää* ja gateway-toimintoja *matkailijan näkökulmasta* kartoittava tutkimus oli Helsingin kauppakorkeakoulussa tehty länsituristien Pietarin-matkailua Etelä-Suomen kautta (Karhunen, Kosonen & Paaajanen 2004) kartoittava tutkimus, jossa gateway-käsite kytkettiin sen alkuperäiseen geopoliittiseen sisältöön.¹⁵ Käsillä oleva tutkimus on eräänlainen peilikuva tuolle gateway-tutkimukselle. Tällä kertaa tutkimuksen kohteena ovat venäläisturistit, jotka matkustavat Etelä-Suomen kautta länteen. Tutkimushanke linkittyy aiempiin gateway-selvityksiin hyödyntämällä ja kokoamalla niitä sekä lisäämällä empiiriseen analyysiin kysyntälähtöisen näkökulman. Lisäksi tutkimuksen akateeminen lähtökohta ja selkeä teoreettinen viitekehys tarjoavat mahdollisuuden syventää nykyistä gateway-matkailututkimusta akateemisesta näkökulmasta.

Tutkimuksen teoreettisena tavoitteena on käyttää matkailuelinkeinoa ”laboratoriona”, jonka avulla hahmotetaan gateway-käsitettä toiminnallisesta näkökulmasta. Tällöin päästään arvioimaan gateway-ilmiön toimintaa, kestävyyttä sekä sen hiipumisen prosessia. Tätä ei ole aikaisemmin tehty geopoliittisessa tutkimuksessa. Teoria ja empiria toimivatkin tutkimuksessa keskinäisen vuoropuhelun asetelmassa, jossa tutkimuksen teoreettiset lähtökohdat tarjoavat kestäväen kehikon empiiriselle kysymyksenmuodostukselle ja

¹⁵ Gateway-matkailututkimuksen geopoliittista keskustelua ovat käynnistäneet Ireland ja Paaajanen (1998), joihin tässäkin työssä on useasti viitattu.

empiirinen tarkastelu puolestaan tekee mahdolliseksi rikastaa gateway-ilmion teoreettista tuntemusta. Tämä käsitteellinen työ toteutetaan tämän tutkimuksen jälkeen.

Tutkimustuloksia voidaan käytännön tasolla hyödyntää matkailupoliittisessa päätöksenteossa tarjoamalla tietoa, jonka pohjalta voidaan arvioida gateway-aseman kestävyyttä, löytää keinoja kilpailuedun säilyttämiseksi sekä hyödyntää muiden Itämeren kohteiden vetovoimaa luomalla dynaamisia matkailukokonaisuuksia Itämeren alueelle.

Tutkimustuloksia voidaan lisäksi hyödyntää perustutkimuksessa. Esimerkiksi kauttakulkumatkailun tulovaikutukset muodostavat tarpeellisen ja haastavan tutkimuskohteen. Tutkimusta voidaan edelleen hyödyntää korkeakoulujen perusopetuksessa sekä aihepiiriin liittyvissä kahdessa verkostoyliopistossa, Matkailun verkostoyliopistossa sekä Venäjän ja Itä-Euroopan Maisterikoulussa.

Tutkimuksen empiiristen tulosten avulla luodaan matkailuelinkeinon päättäjien ja toimijoiden käyttöön kokonaiskuva Venäjältä Etelä-Suomen kautta länteen matkustavien turistien profileista. Erityisesti hahmotetaan nk. gateway-matkailijaprofilia määrittelemällä ne ominaisuudet, jotka erottavat gateway-matkailijan kauttakulku- ja kiertomatkailijasta. Tutkimuksessa arvioidaan myös Etelä-Suomen nykyistä ja tulevaa gateway-asemaa suhteessa kilpaileviin, Baltian maiden ja Puolan kautta kulkeviin reitteihin. Lopuksi elinkeinoelämän käyttöön laaditaan matkailijaprofiilit tärkeimpien lähtöalueiden matkailijoista.

Kun tutkimushankkeen ensimmäisessä osassa tutkittiin länsituristien matkailu Etelä-Suomen kautta Pietariin (Karhunen et al. 2004) ja tässä toisessa osassa venäläisten turistien matkailu Etelä-Suomen kautta länteen, niin tulossa oleva kolmas tutkimushanke kokoo yhteen kahden aikaisemman tutkimuksen tiedot, jotta saadaan kokonaiskuva Etelä-Suomen kautta kulkevasta gateway-matkailusta ja gateway-matkailijoista.

2. TUTKIMUSAINEISTO JA TUTKIMUSMENETELMÄT

2.1. Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen empiirinen osuus toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena, jossa laajan haastatteluaineiston pohjalta hahmoteltiin tutkimuskohteen, venäläisten gateway-matkailun, ominaispiirteitä. Tutkimus toteutettiin edellisen tutkimushankkeen, jossa tutkittiin länsituristien Pietarin matkailua Etelä-Suomen kautta (Karhunen et al. 2004), eräänlaisena peilikuvana, joten käytetyt menetelmät määräytyivät pitkälti edellisen tutkimuksen mukaan. Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista tutkimusotetta, jossa tavoitteena on selvittää tutkimuskohteen keskeiset ominaisuudet eikä niinkään selvittää riippuvuussuhteita (ks. esim. Alasuutari 1994). Tutkimusaineiston keruuvaiheessa tutkimukseen yhdistettiin kvantitatiivisen tutkimuksen menetelmiä. Aineisto kerättiin haastattelemalla matkailijoita puolistrukturoidun kyselylomakkeen avulla. Lomakekyselyä on perinteisesti pidetty kvantitatiivisen aineiston keräämiseen käytettävänä välineenä, jolloin tutkimuksen tavoitteena on edustavan otoksen kautta saada perusjoukkoon tilastollisesti yleistettävissä olevaa tietoa. Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan pyritty tilastolliseen edustavuuteen, sillä tutkimuksen perusjoukkoa, Pietarista Etelä-Suomen kautta muihin länsimaihin matkustavia venäläisiä, ei tilastoinnin puuttuessa voida luotettavasti määritellä. Tilastollisesti edustavan otoksen sijaan tutkimuksen tavoitteena oli kerätä aineisto, joka antaisi tutkimuskohteesta mahdollisimman kattavan läpileikkauksen.

2.2. Aineiston rajaus

Kun edellisessä tutkimuksessa gateway-matkailu rajattiin tarkoittamaan matkailua, joka suuntautuu ”lännestä” Pietariin Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueen kautta, niin nyt rajaus koski matkailua ”idästä” Pietarista Etelä-Suomen kautta muihin länsimaihin. Tutkimuksen kohdejoukkona eivät olleet pelkästään pietarilaiset, vaan myös muualta Venäjältä saapuvat matkailijat, jotka käyttävät Pietaria gatewayna länteen. Kohderyhmäksi rajattiin matkustajat,

jotka matkustavat Suomesta Helsingin tai Turun kautta kolmansiin maihin. Tutkimukseen haastattelupaikkoina toimivat satamat, junat sekä Helsinki-Vantaan lentokenttä. Näistä paikoista tavoitimme lentokoneella, junalla, linja-autolla tai henkilöautolla Suomeen saapuneet venäläiset matkustajat. Haastateltavia ei voitu rajata pelkästään suomalaisten matkanjärjestäjien tai suomalaisten liikennevälineiden avulla matkustaviin henkilöihin, sillä aineistosta olisi muuten tullut liian suppea. Gateway-matkailukäsitteen mukaan gateway-alueen erottavat normaalista kauttakulkualueesta sen tarjoamat matkailua edistävät palvelut (Ireland & Paajanen 1998). Aineistoa rajatessa gateway-palvelujen katsottiin kattavan liikennepalvelut (kuten laiva-, juna- ja lentoyhteydet) sekä matkailun infrastruktuuripalvelut (Helsinki-Vantaan lentokenttää käyttävät lentoyhtiöt, Helsingin ja Turun satamia käyttävät laivayhtiöt). Näin ollen kaikkien haastateltavien voitiin katsoa käyttäneen gateway-palveluja ja olevan siten potentiaalisia gateway-matkailijoita.

Haastateltavia valittaessa ainoa kriteeri oli venäläisyys. Tutkimuksen ulkopuolelle jätettiin kuitenkin Suomessa tai muissa maissa vakituisesti asuvat, työskentelevät tai opiskelevat henkilöt. Tutkimukseen otettiin Venäjällä asuvien lisäksi IVY-maissa asuvat henkilöt, jotka tavoitettiin haastattelupaikoilla.

2.3. Aineiston keruu

Tutkimuksen empiirinen osuus toteutettiin haastattelemalla 1020 Etelä-Suomen kautta matkalla ollutta Venäjältä tai IVY-maista kotoisin ollutta henkilöä puolistrukturoidun kyselylomakkeen avulla (liite 1). Yleensä haastateltava täytti lomakkeen itse, mutta haastattelija oli koko ajan haastateltavan lähettyvillä ja auttoi tarvittaessa lomakkeen täyttämässä. Haastattelija saattoi myös esittää lisäkysymyksiä, mikäli kysymykseen oli jätetty vastaamatta tai kysymykseen oli vastattu epäselvästi tai epäloogisesti. Jos haastateltavalla oli vaikeuksia täyttää itse lomake, haastattelija luki kysymykset ääneen ja täytti lomakkeen yhdessä haastateltavan kanssa.

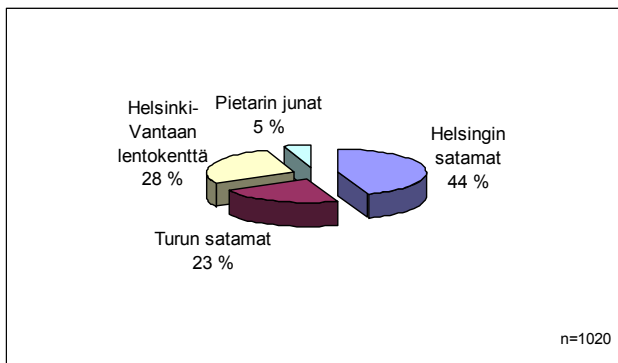
Lomake oli venäjänkielinen ja se täytettiin venäjäksi. Haastattelujen jälkeen jokaisesta

lomakkeesta tehtiin myös suomenkielinen versio helpottamaan aineiston analysointia. Lomakkeessa oli suljettuja, puoliavoimia ja avoimia kysymyksiä. Suljetuissa kysymyksissä vastaajaa pyydettiin valitsemaan yksi vaihtoehtoista. Näillä kysymyksillä kerättiin tietoa mm. taustamuuttujista, kuten sukupuolesta, iästä ja ammatista. Puoliavoimissa kysymyksissä vastaajan tuli valita vastauksensa valmiiksi annetuista vaihtoehtoista sekä vapaasti perustella valintansa jatkokysymyksessä. Tällaiset kysymykset koskivat mm. Suomessa käyntien lukumäärää ja vaihtoehtoisia matkakohteita. Avoimissa kysymyksissä vastaajille ei annettu lainkaan valmiita vastausvaihtoehtoja. Näillä kysymyksillä kerättiin tietoa mm. vaihtoehtoisten matkareittien kiinnostavuudesta.

Lomakkeesta oli 2 versiota. Kesän haastattelujen jälkeen lomaketta päätettiin hieman muuttaa joidenkin kysymysten osalta kysymysten toimivuuden ja Matkailun edistämiskeskukselta saamiemme lisäkysymysehdotusten pohjalta. Näin ollen vaihtoehtoisia matkakohteita kartoittanut kysymys korvattiin Suomen matkailuinformaation saatavuutta kartoittavaan kysymykseen (kysymys 8); matkailijan Suomessa käyttämien palveluiden ja nähtävyyksien listaan lisättiin Kuninkaantie ja kirkot; Samassa kysymyksessä ollut kohta ”kylpylät ja huvipalvelut” -käännös vaihdettiin toiseen (analyyseissä huomioitu vain talven vastaukset) (kysymys 15); vaihtoehtoisten matkareittien kysymystä tiivistettiin lyhyemmäksi poistamalla valikosta Via Baltica ja muut vaihtoehtoiset reitit; ja kysymys ”onko Suomi matkakohteena vastannut odotuksia” vaihdettiin kysymyssarjaan matkailijan tyytyväisyydestä Suomen matkailupalveluihin (kysymys 19).

Haastatteluja tehtiin Helsinki-Vantaan lentokentällä, Turun ja Helsingin satamissa sekä Venäjälle menevissä junissa. Helsinki-Vantaan lentokentällä pääpaino oli Pietariin lähtevillä lennoilla, mutta mukaan otettiin myös Moskovan ja Kiovan lentoja. Näiden lentojen lisäksi venäläisiä matkustajia haastateltiin myös ei-Schengen-puolelta lähteviltä Pohjois-Amerikan sekä Aasian lennoilta. Turussa haastattelut keskittyivät Silja Linen ja Viking Linen laivaterminalleihin ja erityisesti bussilla matkustaviin turistiryhmiin. Helsingissä laivamatkustajia haastateltiin Olympiaterminalissa (Silja Line), Katajanokan terminalissa (Viking Line) sekä Länsisatamassa (Tallink). Haastatteluja tehtiin sisällä

matkustajaterminalleissa sekä ulkona autokentillä. Junamatkustajien haastattelut keskitettiin kesällä Sibelius-junaan ja talvella mukaan tuli myös toinen Pietariin liikennöivä juna Repin. Haastattelupäivät sovittiin niin, etteivät haastattelupaikat menneet päällekkäin Tilastokeskuksen rajahaastattelututkimuksen kanssa. Eniten varattuja haastattelupäiviä oli lentokentällä, mutta vuoroja saatiin kuitenkin tarpeeksi. Kuvassa 4 näkyy haastattelujen jakautuminen paikoittain. Jakaumaa voidaan pitää hyvin edustavana.

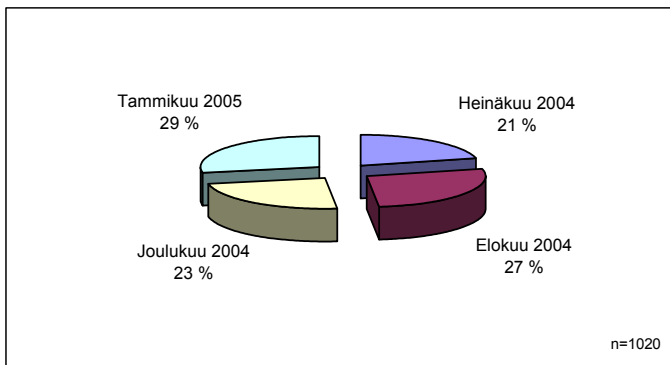


Kuva 4. Haastattelujen jakautuminen haastattelupaikoittain

Tutkimuksessa huomioidaan tärkeimmät suomalaiset matkailupalvelujen tarjoajat varsin kattavasti. Saksaan suuntautuva laivaliikenne jäi tutkimuksessa kokonaan huomioimatta, koska haastattelujen tekemiseen ei saatu lupia. Kun edellisessä tutkimuksessa tutkimusaineisto kerättiin pääasiallisesti suomalaisia kulkuvälineitä ja matkanjärjestäjiä käyttävistä matkailijoista, niin tässä tutkimuksessa se ei ollut samalla tavalla mahdollista. Linja-autolla matkustavat venäläiset käyttävät venäläisen matkanjärjestäjien palveluita. Noin 50 toimistoa Pietarissa ja 40 Moskovassa järjestää matkoja Suomeen ympärivuotisesti (MEK 2005c). Volyymltaan suurimmat pietarilaiset toimistot ovat Neva, West Travel, Aerotravel, Intermedius, Norvica, Conti-plus, Conti-tour, Versa ja ADM. Samaiset matkatoimistot järjestävät myös matkoja Suomesta Ruotsiin ja eteenpäin. Myös osa lentäen matkustaneista käytti pietarilaista Pulkovo Aviation Enterprisea ja osa satamissa

tavoitetuista junamatkustajista oli saapunut venäläisillä junilla Repinillä ja Tolstoilla. Nämäkin matkustajat kuitenkin hyödyntävät Suomen matkailupalveluita, toiset enemmän ja toiset vähemmän.

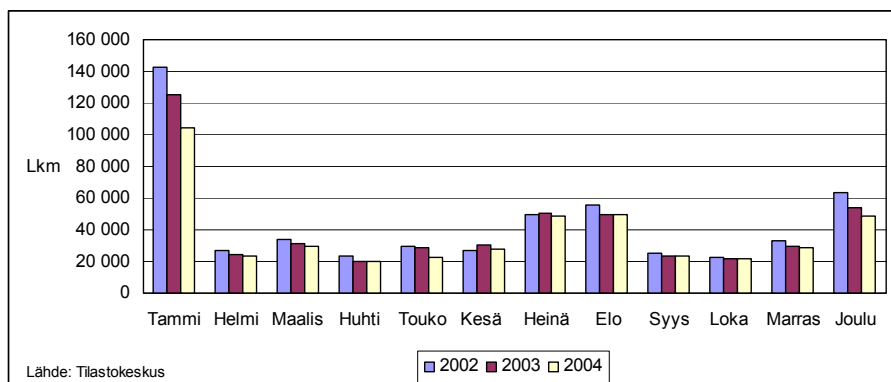
Haastattelut pyrittiin tekemään parhaaseen turistisesonkiaikaan. Tämän vuoksi aineistossa korostuu lomamatkustajien osuus työmatkustajiin verrattuna. Pilottihaastattelut tehtiin heinäkuun alussa ja lomaketta korjailtiin joiltain osin sopivammaksi. Varsinainen aineiston keruu jatkui heti pilottihaastattelujen jälkeen ja aineistonkeruun ensimmäinen vaihe jatkui elokuun loppuun saakka. Näiden kahden kuukauden aikana haastatteluita kertyi 497 kappaletta. Tutkimuksen toinen haastattelujakso kesti joulukuun alusta tammikuun loppuun. Talvella haastatteluja kertyi 526 kappaletta. Kuvassa 5 näkyy haastattelujen jakautuminen neljälle haastattelukuukaudelle, jakauma on hyvin tasainen kuukausien kesken. Yhteensä haastattelupäiviä kertyi Helsingin satamissa 38, Turun satamissa 5, Helsinki-Vantaan lentokentällä 30 sekä Sibelius-junassa 11 ja Repin-junassa 9. Tutkimuksessa on paljon linja-autolla matkaavia ryhmämatkalaisia. Tämä johtuu siitä, että kyseinen matkustusmuoto on erittäin suosittu venäläisten keskuudessa.



Kuva 5. Haastattelujen jakautuminen kuukausittain

Tilastotietojen mukaan venäläiset matkustavat Suomeen ympäri vuoden, mutta suosituimmat matkustuskuukaudet ovat tammi-, joului-, elo-, heinä- ja maaliskuu. Kuvassa

6 on nähtävissä venäläisten yöpymiset kuukausittain vuosina 2002-2004. Ennakkotiedon mukaan vuonna 2004 Suomessa yöpyi 447 982 venäläistä matkailijaa (MEK 2005b). Venäläisten matkailu Suomeen kääntyi laskuun vuoden 2002 lopulla ja lasku on jatkunut kahtena seuraavana vuonna. Vuonna 2004 venäläisten yöpymiset majoitusliikkeissä vähenivät 8,5%. Yöpymistilastot eivät kuitenkaan huomioi venäläisten suosimia mökkilomia. Venäläisten yöpymisistä kaksi kolmasosaa ajoittuu talvikauteen ja täydentää hyvin vuodenvaihdetta ja muutoin hiljaisempaa kesän ulkopuolista matkailukautta Suomessa. Uuden vuoden sesongin aikana Suomi sijoittuu matkojen suosituimmuustilastoissa kärkikolmikkoon. Haastattelujen keskittäminen kesäsesonkiin (heinä-elokuu) ja talvisesonkiin (joulu-tammikuu) vaikuttaa tilastojen valossa perustellulta.



Kuva 6. Venäläisten yöpymiset kuukausittain Suomen majoitusliikkeissä 2002-2004

2.3.1. Aineiston keruu kesällä 2004 ja vuodenvaihteessa 2004-2005

Haastattelut Turussa

Turkuun tehtiin yhteensä kaksi haastattelujaksoa; ensimmäisen heinäkuun alussa (3 päivää) ja toinen elokuun alussa (2 päivää). Haastatteluja oli tekemässä 3 haastattelijaa ja haastatteluja tehtiin Silja Linen ja Viking Linen terminaaleissa. Turussa tehdyt haastattelut

keskittyivät linja-autoilla matkaavien ryhmämatkaajien haastatteluun, mutta joukossa oli myös muutamia omatoimisesti Turkuun matkustaneita. Parhaimpana haastattelupäivänä Silja Linelle oli menossa 9 venäläistä ryhmää, huonoimpana päivänä 4. Haastattelut tehtiin pääsääntöisesti ulkona linja-autokentällä, muutamia haastatteluja tehtiin sisällä terminaalissa. Haastattelujen tekeminen oli Turussa helppoa, koska satama-alueella on varattu iso linja-autokenttä ryhmämatkalaisille. Linja-autojen saapuessa satamaan oppaat lähtivät hakemaan ryhmälleen matkalippuja terminaalista ja pääsääntöisesti ryhmäläiset jäivät odottamaan oppaan paluuta bussin sisälle tai bussin välittömään läheisyyteen. Tällöin matkaajilla oli hyvää aikaa vastata rauhassa kysymyksiin. Jos bussi saapui myöhään satamaan, ryhmä saattoi seurata opasta suoraan terminaaliin, ja haastattelujen tekeminen oli siinä vaiheessa mahdotonta.

Myös sää suosi haastattelujen tekemistä ulkona, sillä jokaisena Turun haastattelupäivänä paistoi aurinko ja oli lämmintä. Elokuun haastattelupäiville osuivat myös kesän helteisimmät päivät. Helle myös merkitsi sitä, että ihmiset eivät pysyneet bussiensa sisällä vaan tulivat niistä pois. Kaikkein parhaimpia lomakkeita saatiin niistä busseista, joiden matkustajat istuivat omilla paikoillaan ja täyttivät lomakkeen kaikessa rauhassa. Kaikkia ryhmiä ei yhden haastattelupäivän aikana tavoitettu, tarkoituksena oli kuitenkin mahdollisimman paljon saada tavoitettua eri busseilla matkaavia ihmisiä. Vain yhden ryhmän opas kielsi haastattelujen tekemisen.

Haastattelut Helsingissä Silja Linen ja Viking Linen terminaalissa

Helsingin Silja Linen ja Viking Linen terminaaleissa keskityttiin kesällä haastattelemaan omatoimisesti liikkeellä olevia matkustajia, jotka olivat tulleet Suomeen omalla autolla, junalla tai linja-autolla. Haastattelijat päivystivät terminaalin sisällä ja etsivät sopivia haastateltavia. Helsingissä haastatteluja tehtiin kesällä myös terminaalien autokentillä. Venäläisillä rekisteritunnuksilla oleviin autoihin annettiin lomake täytettäväksi, kun autot saapuivat lähtöselvitykseen. Haastateltavilla oli yleensä reilusti aikaa täyttää lomake. Kesällä Helsingissä liikkui vähän venäläisiä ryhmiä. Talvella kuitenkin ryhmiä liikkui

Helsingissäkin ja niitä haastateltiin mahdollisuuksien mukaan. Erityisen paljon ryhmiä liikkui uudenvuoden aikaan, jolloin lähes kaikki laivoilla matkustaneet olivat venäläisiä. Ryhmien haastatteluja vaikeutti Helsingissä se, että ryhmän opas oli voinut käydä aikaisemmin päivällä hakemassa ryhmälleen liput. Monet ryhmät saapuvatkin terminaaliin juuri kun laivan portit avattiin ja siirtyivät suoraan laivaan. Kuitenkin osa ryhmistä haki liput vasta hieman ennen laivan lähtöä ja aikaa haastatteluihin löytyi.

Haastattelut Sibelius-junassa

Kesällä Sibelius-junassa tehtiin vain kolme haastattelukertaa. Haastatteluvuorot eivät olleet menestyksekkäitä, sillä junista ei löytynyt venäläisiä, jotka olisivat käyneet muuallakin kuin Suomessa. Kesällä tehtiin päätös, että talvella haastatteluja kokeiltaisiin uudemman kerran. Talvella löytyikin hieman enemmän kohderyhmää erityisesti Repinistä. Joulunajan junamatkat Venäjältä Suomeen ovat vähentyneet huomattavasti muutaman vuoden takaisesta tilanteesta.

Haastattelut Länsisatamassa

Länsisatamassa keskityttiin haastattelemaan vain Fantaasia-laivaan meneviä venäläisiä matkustajia. Länsisatamassa tehtiin yksi pitkä koepäivä, mutta muihin aluksiin meneviä venäläisiä ei tavoitettu lainkaan. Fantaasian matkustajamäärä Helsingistä jäi todella pieneksi kaikilla haastattelukerroilla ja niin myös haastattelumäärät jäivät vaatimattomiksi, yhteensä haastateltavia tavoitettiin 16 kappaletta. Monien Fantaasia-laivalta tavoitettujen venäläisten matkasuunnitelmissa Helsinki oli pääkohde ja Tallinna pelkästään transit-kohde. Haastattelut lopettiin joulukuussa, kun Fantaasia lopetti liikennöinnin Helsinki-Tallinna-Pietari –reitillä.

Haastattelut Helsinki-Vantaa lentoasemalla

Lentokenttävuoroilla pääpaino oli Pietariin lähtevillä lennoilla, mutta mukaan otettiin mahdollisuuksien mukaan myös Moskovan tai Kiovan lentoja. Myös Petroskoihin oli

lentoja, mutta matkustajamäärät olivat alhaiset eikä kohderyhmää tavoitettu lainkaan. Venäläisiä matkustajia löytyi myös lentokentän ei-Schengen-puolelta lähteviltä USA:n ja Kanadan lennoilta. Näillä lennoilla oli paljon myös matkustajia, jotka olivat muuttaneet Venäjältä Yhdysvaltoihin ja Kanadaan. Venäläisiä matkustajia käytiin myös etsimässä Schengen-alueen puolelta, mutta heitä oli siltä puolelta todella vaikea tavoittaa. Lentokentällä haastatteleminen jäivät business-luokan matkustajat, jotka odottelivat lentokentällä omissa loungeissaan ja tulivat lähtöportille juuri ennen lähtöselvitystä tai juuri ennen koneen lähtöä, jolloin aikaa haastattelun tekemiseen ei enää ole. Haastattelujen tekeminen lopetettiin yleensä puoli tuntia ennen koneen lähtöä.

2.4. Tulosten luotettavuus ja yleistettävyys

Tulosten luotettavuus

Tutkimustulosten luotettavuutta arvioitaessa puhutaan tulosten reliabiliteetista ja validiteetista. Nämä käsitteet liitetään usein kvantitatiiviseen tutkimukseen (Uusitalo 1991). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa validiteetilla tarkoitetaan ensinnäkin aineiston aitoutta, eli sitä, ovatko tutkimuksen kohteena olevat henkilöt vastanneet niihin kysymyksiin, joihin tutkija oletti heidän vastaavan. Tähän liittyy olennaisesti tutkimuskäsitteiden selkeys. Toiseksi tutkimus on validi, kun aineisto on relevanttia ongelmanasettelun taustana olevien teoreettisten käsitteiden suhteen. Tutkimusten johtopäätösten voidaan katsoa olevan valideja silloin, kun ne nousevat tutkimusaineistosta mahdollisimman objektiivisesti ilman, että tutkijan tulkinta nousee liian merkittäväksi. Janesickin (2000: 393) mukaan ydinasioita laadullisessa tutkimuksessa ovat henkilöiden, paikkojen ja tapahtumien kuvaukset. Validius merkitsee kuvauksen ja siihen liitettyjen selitysten ja tulkintojen yhteensopivuutta.

Aineiston validiteettia pyrittiin parantamaan haastattelijan läsnäololla lomakkeen täyttötilanteessa. Haastattelija oli seuraamassa lomakkeen täyttöä ja vastasi lomaketta koskeviin kysymyksiin. Lisäksi haastattelija tarkasti täytetyn lomakkeen ja esitti mahdollisesti lisäkysymyksiä, jos lomake oli puutteellisesti täytetty. Bussiryhmien

lomakkeiden tarkastuksessa yhden lomakkeen tarkistamiseen ei voitu käyttää aikaa niin paljon kuin yksittäisten matkajien. Lomakkeet saattoivat myös jäädä kesken, jos matkan opas alkoi jakaa matkustajille matkalippuja tms. Keskeneräisiä lomakkeita ei otettu mukaan analyysiin. Muissa haastattelupaikoissa lomakkeet voitiin tarkastaa paikan päällä paremmin. Tiettyihin tärkeisiin kysymyksiin kiinnitettiin erityistä huomiota. Vaihtoehtoisia matkareittejä tiedustelleeseen kysymykseen (kysymys 16) monet jättivät vastaamatta, tällöin haastattelija pyysi usein matkailijaa suullisesti kertomaan mielipiteensä. Myös Itämeren maiden kiinnostavuutta lomakohteina käsitelleeseen kysymykseen (kysymys 17) moni vastasi Pohjoismaiden osalta, mutta jätti Baltian maiden ja Puolan kohdat täyttämättä. Tämä saattoi johtua ehkä osittain siitä, että omaa kielteistä mielipidettä ei haluttu laittaa paperille tai että näitä maita ei edes ajateltu lomakohteina. Aineiston validiteettia paransi se, että vastaajat saivat vastata kysymyksiin omalla äidinkielellä ja haastattelijalta sai lisätietoa omalla äidinkielellä.

Haastattelujen suorittamista helpotti, jos ensimmäiset vastaajat olivat suhtautuneet tutkimukseen mielenkiinnolla ja näin muut seurasivat perässä. Monet myös tulivat oma-aloitteisesti kysymään itselleen lomaketta, jos matkatoverit ympärillä niitä täyttivät. Täytetystä haastattelulomakkeesta jaettiin kiitokseksi karkki. Haastattelusää olivat kesällä suotuisat. Kesällä vesisade haittasi ulkona tehtäviä haastatteluja vain kahtena päivänä ja talvella lauha sää suosi haastattelujen tekemistä myös bussien sisällä. Kieltäytymisiä tuli suhteellisen vähän. Talvella ryhmien määrä Helsingissä oli suurempi ja vastaavasti kieltäytymistenkin määrä kasvoi. Yksittäisten matkustajien kieltäytymisen syitä olivat silmälasien puute, väsymys ja kiire.

Haastatteluotoksessa on naisia huomattavasti paljon enemmän kuin miehiä. Erityisesti linja-autolla saapuneista ryhmämatkailijoista naiset täyttivät lomakkeita useammin kuin miehet, mutta myös silmämääräisesti enemmistö matkustajista oli naisia. Miehet usein myös lahjoittivat saamansa lomakkeen naispuolisen seuralaisen vastattavaksi. Satamissa naisilla oli yleensä myös enemmän aikaa täyttää lomake, kun mies saattoi esim. satamassa hoitaa lippuun liittyviä järjestelyjä. Yksi Turun sataman haastattelupäivistä sattui perjantaille ja

sen johdosta osa ryhmissä olleista miehistä oli nauttinut alkoholia, eivätkä olleet ”sopivia” täyttämään lomakkeita. Näistä syistä johtuen erityisesti ryhmämatkailijoiden osalta naisten ja miesten välinen suhde on epätasapainossa.

Kiova–Helsinki–reitillä kulki paljon turvapaikanhakijoita ja ihmisiä, jotka on hyväksytty perheen yhdistämishjelmaan IOM:n (International Organization for Migration) kautta. Matkailijoita he eivät varsinaisesti olleet, joten heidät jätettiin tutkimuksen ulkopuolelle.

Tutkimuksen validiteettia aineiston teoreettisen vastaavuuden suhteen pyrittiin parantamaan tutustumalla ennen haastattelulomakkeen laadintaa tutkimusilmion keskeiseen teoriakäsitteistöön sekä poliittisen maantieteen, talousmaantieteen että matkailututkimuksen näkökulmasta. Kysymyslomakkeen kysymykset on muotoiltu mahdollisimman tarkkaan tuottamaan tietoa gateway-käsitteen keskeisestä sisällöstä ja ulottuvuuksista. Tämä tutkimus noudattaa samaa linjaa tutkimushankkeen ensimmäisen osan kanssa, jotta tulosten vertailu olisi jatkossa mahdollista. Johtopäätösten validiteetin parantamiseksi on tutkimusaineisto tässä raportissa pyritty kuvaamaan mahdollisimman alkuperäisenä. Avointen kysymysten yksittäiset vastaukset tallennettiin sellaisenaan tilasto-ohjelmaan ja vastausten temaattinen ryhmittely tehtiin vasta aineistoa analysoidessa.

Tutkimuksen reliabiliteetti tarkoittaa tutkimuksen toistettavuutta ja ei-sattumanvaraisuutta. Käsillä olevan tutkimuksen reliabiliteettia on pyritty parantamaan dokumentoimalla aineistonkeruumenetelmä ja sen vaiheet. Haastattelujen etenemisestä on pidetty tutkimuspäiväkirjaa, johon on merkitty muistiinpanoja haastattelutilanteista ja toteutuksesta.

Tulosten yleistettävyys

Tutkimuksen tarkoituksena on tuottaa gateway-matkailua monipuolisesti kuvailevaa kvalitatiivista tietoa, josta olisi matkailupalvelujen tarjoajille mahdollisimman paljon konkreettista hyötyä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa suositellaankin käytettäväksi käsitteen *yleistäminen* sijaan käsitettä *suhteuttaminen* (Alasuutari 1994). Tällöin tutkimustulosta tarkastellaan tavalla tai toisella esimerkkinä jostakin muustakin kuin vain

yksittäistapauksesta (ibid.). Tavoitteena oli siis kerätä aineisto, josta saatu tieto olisi suhteutettavissa tutkittavaan ilmiöön ja sitä kautta valaisisi myös itse ilmiön ominaispiirteitä. Tämän tavoitteen saavuttamista voidaan tarkastella suhteuttamalla tutkimuksen aineisto erilaisiin olemassa oleviin lähteisiin potentiaalisten gateway-matkailijoiden todellisesta määrästä.

Tutkimustietoa venäläisten matkustuksesta Suomen kautta kolmansiin maihin on jonkin verran olemassa. Venäjällä asuvia matkustajia kävi Suomessa vuonna 2003 eniten kaikista ulkomaisista matkustajista, 1,6 miljoonaa. Venäläisten kävijöiden osuus on noussut tasaisesti viime vuosina, joskin vuosina 2002 ja 2003 kasvu näyttää hidastuneen edellisistä vuosista (MEK 2004a). Rajahaastattelututkimuksen mukaan kauttakulku oli matkan pääsyynä 11%:lla venäläisistä matkustajista ja monen maan kiertomatka 1%lla. Näin ollen Suomen kautta vuonna 2003 olisi mennyt 178 000 venäläistä kauttakulkumatkustajaa ja 14 000 monen maan kiertomatkailijaa.

Rajahaastattelututkimuksen (MEK 2004a: 16) mukaan vuonna 2003 Suomessa vierailleista venäläisistä matkustajista 70% asui Pietarin alueella. Tehtyjen haastattelujen jakaumat eivät kovasti poikkea Rajahaastattelututkimuksen tuloksista – Pietarin osuus on pienempi ja vastaavasti Moskovan ja Aasian puoleisen Venäjän osuudet ovat suuremmat (taulukko 2). Otos on tähän verrattuna hyvin edustava. Huomioon on myös otettava, ettei tilastotietoja ollut saatavissa pelkästään kauttakulku- tai kiertomatkailijoista.

Taulukko 2. Venäjältä Suomeen 2003 saapuneet matkailijat sekä tämän tutkimuksen otos (%)

Kotipaikka	Rajahaastattelu 2003**%	Tämän tutkimuksen otos %**
Pietarin alue	70	60
Moskovan alue	10	20
Muu Euroopan puoleinen Venäjä	18	16
Aasian puoleinen Venäjä	2	4
Yhteensä	100	100

*Rajahaastattelututkimus 2004 (MEK A:136 2004)

**Aineiston koko 968 venäläistä matkailijaa

Seuraavaksi analysoidaan tutkimusaineiston suhteuttamista todellisiin matkustajamääriin

liikennevälineittäin.

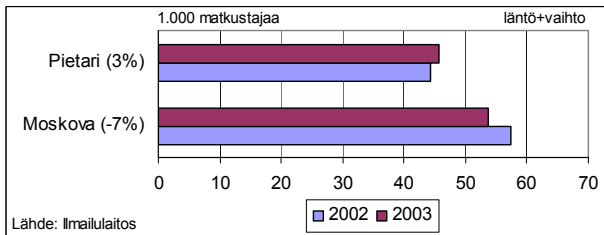
Lentoliikenne

Finnair oli ensimmäinen länsimainen lentoyhtiö, joka alkoi lentämään Neuvostoliittoon. Lennot Moskovaan alkoivat vuonna 1956 ja Leningradiin (nyk. Pietari) vuonna 1964. Nykyisin Finnair lentää kahdeksan lentoa viikossa Helsingistä Pietariin ja Pulkovo Airlines kuusi lentoa viikossa (Munro 2004). Pietarista on vielä huonot yhteydet ulkomaille ja sieltä ei esimerkiksi ole suoraa yhteyttä New Yorkiin. Näin ollen Helsinki-Vantaan lentokenttä onkin luonnollinen vaihtoehto koneenvaihtokentäksi, sillä se on lähempänä Pietaria kuin Moskovan kansainvälinen lentokenttä Sheremetjevo (Ters 2004).

Vuonna 2003 Finnairin lennoilla lensi noin 36 000 matkustajaa Helsinki-Pietari –reitillä. Pietarin päästä lähteneistä arviolta 90% lensi Helsingin kautta muihin kohteisiin¹⁶. Venäläisten suosituin kohde on ehdottomasti New York, johon Helsingistä on loistava yhteys. Toisena kasvavana kohteena on Aasia, joista Bangkok on suosituin, jonkun verran lennetään myös Japaniin ja Pekingiin. Myös Euroopan kohteisiin lennetään Helsingin kautta. Uutena trendinä ovat halpalennot, jotka myös venäläiset ovat löytäneet. Taloussanomien mukaan venäläisiä tulee bussilasteittain Tampereelle halpojen lentojen houkuttelemina (Heinonen 2005).

Vuonna 2003 Pietarista saapui 47 921 matkustajaa ja vastaavasti Pietariin lähti 45 736 matkustajaa (Ilmailulaitoksen lentoliikennetilasto 2004) (kuva 7). Venäjä oli tällöin 11. lennetyin reittilentokohde.

¹⁶ Marja Rissanen, Sales Manager, Finnair St.Petersburg, tiedot saatu sähköpostitse 13.10.2004.



Kuva 7. Lentoliikenne Suomesta Venäjälle 2002-2003

Helsinki-Vantaan lentoaseman ulkomaanterminaalin laajennusosa valmistui syksyllä 2004. Noin kolmasosa Helsinki-Vantaan matkustajista kulkee vastaisuudessa uusien kaukoliikenteen tilojen kautta. Ulkomaanterminaalin laajennusosa palvelee kaukoliikenteen ja Eurooppaan Schengen-maiden ulkopuolelle lähteviä ja sieltä saapuvia matkustajia. Uusien matkustajatilojen ja palveluiden lisäksi rajatarkastuksen palvelupisteiden määrää nostettiin 30 passintarkastuspisteeseen. Tämä mahdollistaa nopeat rajatarkastukset ja edesauttaa transfer-matkustajien sujuvaa koneenvaihtoa (Ilmailulaitos 2004).

Laivaliikenne

Vuoden 2004 keväällä Tallink aloitti säännöllisen liikennöinnin Helsinki-Tallinna-Pietari -reitillä. Pietarin reitti ei ollut alkuvaiheessa kannattava. Tavoitteena oli, että matkustajista olisi ollut suomalaisia ja venäläisiä kumpiakin 40% ja muita 20%. Tämä suhde ei kuitenkaan toteutunut, vaan kesällä 2004 matkustajista 60% oli suomalaisia, 35% virolaisia ja loput venäläisiä. Venäläisten vähyyteen vaikuttivat mm. viisumiongelmat ja se, ettei venäläisillä ole ollut laivamatkustuskulttuuria¹⁷. Näin ollen Tallink lopetti liikennöinnin Pietariin vuoden 2004 lopussa. Yhtiön mukaan syynä olivat heikot matkustajaluvut, huono kannattavuus, viisumiongelmat sekä Pietarin satama- ja maapalveluiden korkeat hinnat (Kauppa-lehti 2004). Fantaasialla oli parhaimmillaankin vain 50%:n käyttöaste (Stolyarova

¹⁷ Keijo Mehtonen, Tallink Finland Oy. Esitelmä World Tourism Day –seminaarissa 28.9.2004.

2004d). Huhtikuun alusta elokuun loppuun Fantaasialla oli matkustanut 37 000 matkustajaa (Tallink 2005: 15). Helsingistä on kuitenkin kesäisin risteilyliikennettä Pietariin, mutta matkat on lähinnä suunnattu suomalaisille/länsimaalaisille matkailijoille. Venäläiset kuitenkin matkustavat Suomen kautta paljon laivalla Ruotsiin, esimerkiksi Silja Linellä on vuosittain noin 200 000 venäläistä matkustajaa (Salin 2004) ja Viking Linellä noin 40 000¹⁸. Venäläiset ovatkin merkittävä asiakaskunta laivayhtiöiden Tukholman-reiteillä.

Junaliikenne

Kaakkois-Suomen rajavartioston henkilöliikennetilastojen mukaan vuonna 2004 Vainikkalan rajavartioaseman kautta, eli kansainvälistä rautatietä pitkin matkustaneita, kulki yli 250 000 matkustajaa¹⁹. Matkustajista lähes puolet on venäläisiä, mutta heidän osuutensa on hieman vähentynyt edellisvuodesta (taulukko 3). Joustava rajanylitys tekee junalla matkustamisen houkuttelevaksi vaihtoehdoksi, vaikka se ei halvin matkustusmuoto olekaan. Matkustajamäärien alenemiseen on vaikuttanut myös euron kalleus.

Taulukko 3. Henkilöliikenne Vainikkalan rajavartioaseman kautta 2003 ja 2004

Junamatkustajat	2003	% osuus	2004	% osuus
Suomalaiset	78 265	30,7	78 635	31,4
Venäläiset	123 518	48,5	116 967	46,8
Muut	53 006	20,8	54 521	21,8
Yhteensä	254 789	100	250 123	100

Bussiliikenne

Venäläiset tekevät paljon ryhmämatkoja linja-autolla. Internetissä tehdyn matkatoimistokatselmuksen mukaan tyypillinen bussiryhmämatka Suomesta eteenpäin ei

¹⁸ Viking Line Marketing Ab Oy, Saara-Maria Mikkonen. Tieto saatu sähköpostitse 5.4.2005.

¹⁹ Kaakkois-Suomen rajavartioston henkilöliikennetilasto vuodelta 2003 ja 2004. Tiedot saatu sähköpostitse Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunnasta 13.10.2004 sekä 22.3.2005.

sisällä yöpymistä Suomessa vaan menomatalla yö vietetään linja-autossa tai laivalla ja paluu tapahtuu päiväsaikaan. Suurin osa bussiryhmistä matkustaa Ruotsiin Turun satamasta, sillä matkat ovat Turusta edullisemmat kuin Helsingistä. Helsingissä on aina opastettu kaupunkikierrros, vaikka päämääränä olisikin joku muu Skandinavian kaupunki. Jos reitti kulkee Turun satamaan, on myös Turussa lyhyt kaupunkikierrros. Lähes jokaiseen paluumatkaan kuuluu käynti Vesipuisto Serenassa (lisämaksusta) tai vaihtoehtoisesti muutama tunti vapaata aikaa Helsingissä. Pohjoismaiden kiertomatalla kaupunkikierrros on sama kaikissa kohteissa, Helsingissä kierroksen pituus on 1-2 tuntia ja Tukholmassa, Oslolla ja Kööpenhaminassa noin 3 tuntia. Tukholmassa, Oslolla ja Kööpenhaminassa on myös mahdollisuus osallistua muille opastetuille retkille lisämaksusta. Yleensä matkat ovat kuitenkin enemmän omatoimimatkoja, opastettua ohjelmaa on melko vähän.

Yhteenveto tutkimuksen yleistettävyydestä

Yhteenvetona voidaan todeta tutkimuksen otoksen antavan kattavan läpileikkauksen Etelä-Suomen kautta idästä länteen matkustavista venäläisistä matkustajista niin maantieteellisesti kuin kulkuvälineittäinkin. Sekä tilastoissa että tutkimuksen otoksessa suurimmaksi ryhmäksi erottautuvat Pietarin alueelta tulevat matkailijat. Matkustajien maantieteellinen jakauma noudattaa hyvin Rajahaastatteluista saatuja tuloksia. Suomen kautta kulkevista venäläisistä matkustajista ei ole tarkkaa määrää tiedossa. Rajahaastattelututkimuksen mukaan kauttakulkumatkustajia ja monen maan kiertomatalla olleita venäläisiä olisi ollut vajaa 200 000 vuonna 2003. Eri liikennevälineiltä saatujen tietojen mukaan matkustajia olisi kuitenkin enemmän: Silja Linen mukaan heidän laivoilla kulkee noin 200 000 venäläistä vuosittain, Viking Linen laivoilla 40 000 ja näiden lisäksi vielä venäläiset lentomatkustajat, jotka matkustavat Suomesta eteenpäin moniin kohteisiin. Matkailututkimuksen kannalta mielenkiintoista on, että mukaan on saatu myös todella kaukaa tulevia matkailijoita, kuten Aasian puoleiselta Venäjältä tai IVY-maista. Aineiston suuri koko (yli 1 000 haastattelua) antaa myös tuloksille uskottavuutta.

3. AINEISTON ANALYYSI

Haastattelulomakkeilla kerätyn aineiston analysoinnissa on käytetty sekä kvantitatiivisia että kvalitatiivisia menetelmiä. Ensin tutkimusaineisto koodattiin kokonaisuudessaan SPSS-tilasto-ohjelmalla ja aineistolle tehtiin perusajoja ja ristiintaulukointeja. Seuraavaksi puoliavointen ja avointen kysymysten vastaukset ryhmiteltiin laajemmiksi kokonaisuuksiksi esimerkiksi aihepiireittäin.

3.1. Kokonaisaineiston kuvaus

3.1.1. Kokonaiskuvaus matkailijoista

Tässä kappaleessa tutkimusaineisto esitetään suorina jakaumina tutkimuksessa käytetyn kyselylomakkeen mukaisesti (liite 1). Suljettujen kysymysten kohdalla on esitetty vastausten jakautuminen valmiiden vastausvaihtoehtojen välillä, kun taas avointen kohdalla ja puoliavointen kysymysten (1,2,10,11,12,16,18) kohdalla jakaumat on esitetty yksittäisten vastausten ryhmittelyn jälkeen.

Lomakkeen ensimmäiset kysymykset käsittelivät vastaajan kotimaata ja -kaupunkia. Kotimaan mukaisesti vastaajat jakautuivat seuraavasti (taulukko 4).

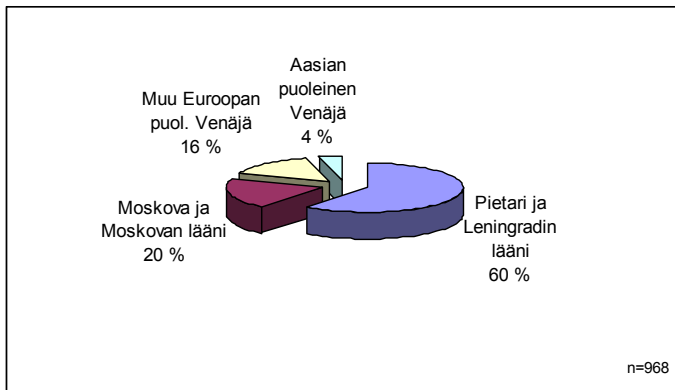
Taulukko 4. Vastaajien kotimaa

Kotimaa	n=1020	% vastaajista
Venäjä	977	95,8
Ukraina	35	3,4
Kazakstan	4	0,4
Valko-Venäjä	3	0,3
Gruusia	1	0,1

Suurin osa vastaajista oli kotoisin Venäjältä (96%). Aineistoon kelpuutettiin mukaan myös entisten neuvostotasavaltojen eli IVY-maiden asukkaat, jos haastattelupaikoilla heitä sattui olemaan. Suurin osa näistä matkustajista oli kotoisin Ukrainasta. Ukrainan pääkaupungista

Kiovasta on suora lento Helsinki-Vantaan lentokentälle, mikä osaltaan selittää ukrainalaisten suuren osuuden.

Venäläisistä vastaajista 60% oli kotoisin Pietarista tai sitä ympäröivästä Leningradin läänistä (kuva 8). Yksistään pietarilaisia aineistossa on 57%. Moskovasta ja Moskovan läänistä oli kotoisin 20% vastaajista. Tämä heijastaa hyvin Venäjältä Suomeen suuntautuvan matkailun kokonaiskuva. Niin Moskovasta kuin Pietarista on hyvät lento- ja junayhteydet Suomeen. Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä oli kotoisin 16% venäläisistä vastaajista ja Aasian puoleiselta Venäjältä 4%. Tilastollisesti tarkasteltuna suurin osa Venäjän väestöstä asuu Uralin länsipuoleisen Venäjän alueella, jossa väentiheys on kymmenen kertaa suurempi kuin idässä Siperiassa, joten heidän osuus aineistosta on luonnollisesti pienempi.

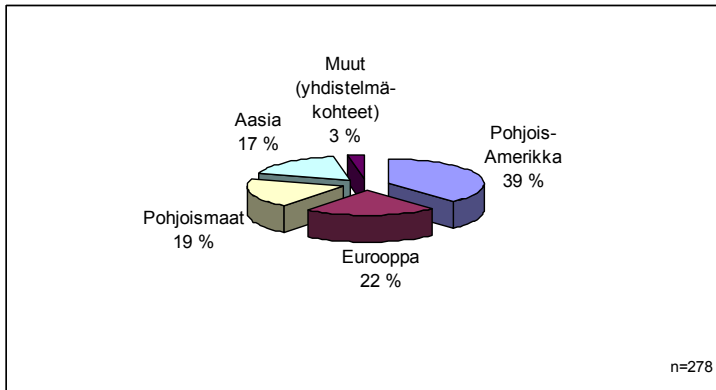


Kuva 8. Venäläisten vastaajien jakautuminen alueittain

Kuvassa 9 vastaajien kotikaupungit on sijoitettu kartalle. Karttaan on merkitty kaupungit, joista on tavoitettu vähintään kaksi vastaajaa. Kartalta näkyy hyvin vastaajien keskittyminen Luoteis-Venäjälle, mutta toisaalta moni Suomen kautta matkustava tulee hyvinkin kaukaa. Kaukaisimmat saapuivat Vladivostokista ja Kamtsatkan niemimaalta.

Kysymyksessä 2 tiedusteltiin vastaajien matkareittiä. Aineisto oli helpompi jakaa kahtia lentomatkustajien matkakohteisiin ja laivamatkustajien matkakohteisiin, sillä ne erosivat toisistaan huomattavan paljon.

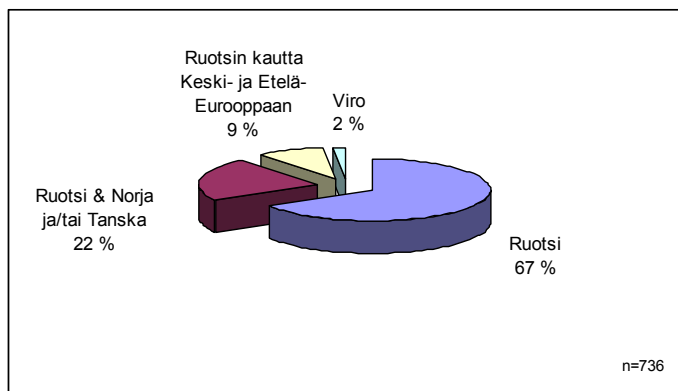
Venäläisten lentomatkustajien suosituin kohde oli Pohjois-Amerikka (kuva 10). Pietarista ja Moskovasta on erinomaiset vaihtoyhteydet Finnairin New Yorkin ja Toronton koneille, ja se myös näkyy vastanneiden määrästä. Yhdysvallat on myös vastanneiden suosituin kohde ja Kanada 8. suosituin. Pohjoismaista Ruotsi (2. suosituin) ja Norja (3.) olivat venäläisten suosituimmat eurooppalaiset kohteet. Muista eurooppalaisista kohteista lennetyimpiä olivat Saksa (5.), Italia (6.) ja Iso-Britannia. Aasian kohteista suosituimmat olivat Thaimaa (4.), Kiina (7.) ja Japani (10.).



Kuva 10. Lentomatkustajien matkakohteet

Venäläisten laivamatkustajien suosituin kohde oli tietenkin Ruotsi (kuva 11). Saksaan matkustavia laivoja ei lupateknisistä syistä pystytty haastattelemaan, joten se suunta tutkimuksesta puuttuu täysin. Laivamatkustajista pelkästään Ruotsiin matkalla olleita oli 67%. Reilu viidennes vastaajista oli Pohjoismaiden kiertomatalla ja vajaa kymmenesosa oli menossa Ruotsin kautta Keski-Eurooppaan tai pidemmälle Etelä-Eurooppaan. Viroon oli matkalla 2% vastaajista. Pitkien Euroopan kiertomatkojen määränpäänä oli tavallisesti

Ranska ja erityisesti pääkaupunki Pariisi. Ranskaan matkustettiin tavallisesti Suomen, Ruotsin, Tanskan, Hollannin ja Saksan kautta. Muutamat kiertomatkat jatkuivat vielä Ranskasta eteenpäin Italiaan ja Espanjaan.



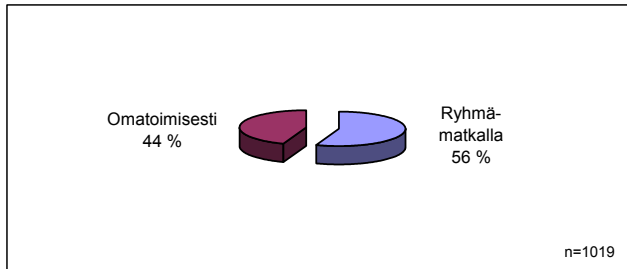
Kuva 11. Laivamatkustajien matkakohteet

Taulukossa 5 on esitetty vastaajien jakautuminen matkaseuran mukaan (kysymys 3). Tässä kysymyksessä vastaajat saattoivat valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. Yli puolet vastaajista oli matkalla perheen tai sukulaisten kanssa ja neljäsosa oli matkalla ystävien kanssa. Yli 5% vastaajista oli matkalla sekä perheenjäsenten että ystävien kanssa. Yksin matkaavia oli aineistosta viidesosa ja joka kymmenes oli matkalla työkavereiden tai kollegoiden kanssa. Muu matkaseura käsitti lähinnä urheilu- tai koululaisryhmän kanssa matkustaneita.

Taulukko 5. Vastaajien matkaseura

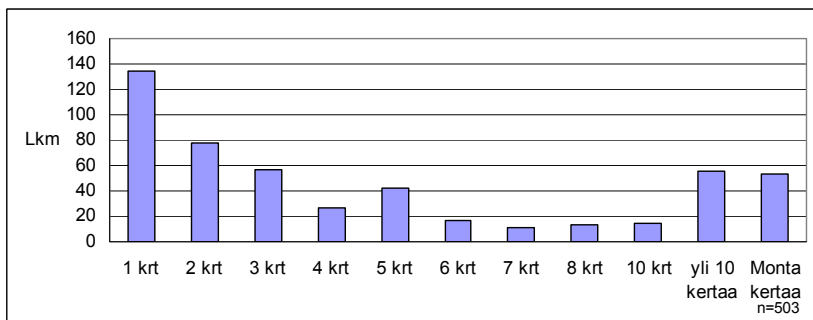
Matkaseura	n=1020	% vastaajista
Yksin	220	21,6
Perhe tai sukulaiset	528	51,8
Ystävät	245	24,0
Työkaverit tai kollegat	102	10,0
Muu matkaseura	13	1,3

Kysymys 4 jakoi matkustajat matkan luonteen mukaan. Vastaajista 56% matkusti turistiryhmän mukana ja vastaavasti 44% oli liikkeellä omatoimisesti (kuva 12).



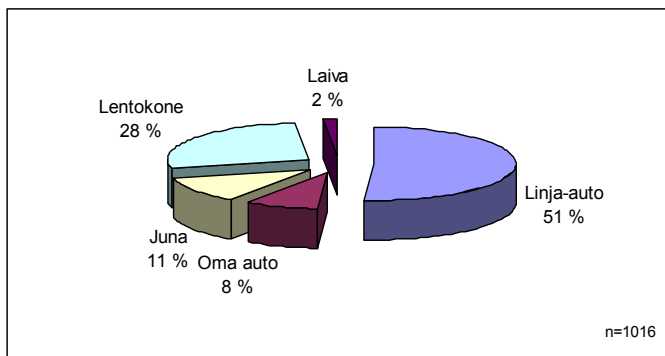
Kuva 12. Vastaajien matkan luonne

Kysymys 5 selvitti Suomen tuttuutta. Vastaajista 54% oli käynyt aikaisemmin Suomessa. Luku on varsin suuri. Onkin mahdollista, että Suomen tullessa tutummaksi kohteeksi, matkailijat haluavat nähdä uusia kohteita ja matkustaa pidemmälle, mutta edelleen Suomen kautta. Oli myös ilmeistä, että mitä lähempänä vastaaja asui Suomea, sitä varmemmin matka Suomeen ei ollut ensimmäinen. Aiemmin käyneiltä kysyttiin myös matkakertojen määrää (kuva 13). Hieman yli puolet vastaajista (54%) oli käynyt Suomessa 1-3 kertaa. Joukossa oli kuitenkin paljon Suomessa monta kertaa aikaisemmin käyneitä matkustajia.



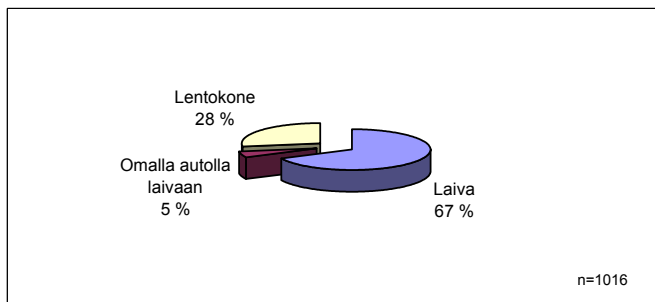
Kuva 13. Vastaajien aikaisempien matkakertojen lukumäärä

Kulkuvälineittäin tarkasteltuna yli puolet vastaajista saapui Venäjältä (tai IVY-maista) Suomeen linja-autolla, lentokoneella 28%, junalla 11% ja omalla autolla 8% (kuva 14). Laivalla tulleita oli 2%. Kesällä haastatelluiden matkailijoiden joukossa oli enemmän henkilöautolla saapuneita ja talvella enemmän junalla saapuneita matkailijoita.



Kuva 14. Vastaajien käyttämä kulkuväline Suomeen tultaessa

Vastaajat jatkoivat Suomesta matkaansa joko lentokoneella tai laivalla (kuva 15). Lentokoneella Suomeen saapuneet pääsääntöisesti jatkoivat matkaansa myös lentokoneella. Henkilö- tai linja-autolla sekä junalla saapuneet jatkoivat matkaansa pääsääntöisesti laivalla.



Kuva 15. Vastaajien käyttämä kulkuväline Suomesta eteenpäin

Kysymyksessä 7 kartoitettiin vastaajien matkareittiä sen osalta kulkeeko vastaajan paluureitti myös Suomen kautta. Vastaajista peräti 97% oli palaamassa kotimaahansa Suomen kautta. Lukuun sisältyvät kaikki ryhmämatkailijat ja suurin osa omatoimimatkailijoista. Suurin osa niistä matkustajista, jotka eivät olleet palaamassa Suomen kautta, olivat aikeissa lentää kotimaahan jonkun toisen eurooppalaisen maan kautta. Ja pienen poikkeaman tekivät Fantaasia-laivalla matkustaneet, joiden paluureitti kulki Tallinnan kautta.

Kysymys 8 oli erilainen kesä- ja talvilomakkeissa. Kesälomakkeessa kysyttiin oliko vastaaja miettinyt muita vaihtoehtoisia matkakohteita suunnitellessaan tätä matkaa. Vastaajista vajaa puolet oli miettinyt vaihtoehtoisia matkakohteita. Kuitenkin vastauksia tarkastellessa kävi ilmi, että ne vastaajat jotka esim. olivat matkalla Ruotsiin, olivat miettineet Ruotsia, ehkä vain käyttäen eri kulkuvälinettä (lentokonetta). Ruotsiin matkustavat olivat myös miettineet Norjaa tai Tanskaa tai kaikkien Pohjoismaiden kiertomatkaa. Sama ilmiö toistui myös Norjan ja Tanskan kanssa. Pohjoismaiden jälkeen kiinnostavin matkustusmaa oli Ranska. Pääsääntöisesti vastaajilla oli ollut aika selkeä näkemys matkakohteesta, eikä vastausaineistosta noussut esiin mitään selkeitä vaihtoehtoisia matkakohteita (kuten esim. Turkki tai Venäjän omat matkakohteet). Tämän takia päätettiin talvilomakkeessa kokeilla uutta kysymystä tämän kysymyksen paikalla.

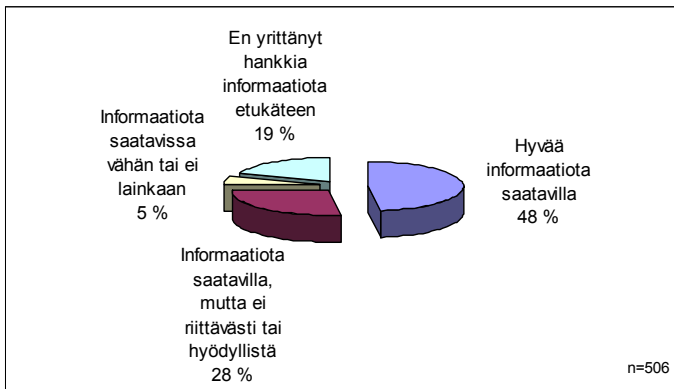
Talvilomakkeella kysymys 8 selvitti informaation saatavuutta etukäteen Suomen matkailutarjonnasta. Lähes puolet vastaajista katsoi, että hyvää informaatiota oli saatavilla riittävästi etukäteen (kuva 16). Nämä vastaajat olivat kotoisin Pietarin ja Moskovan alueilta. Heille Suomi oli tavallisesti yksi kiinnostava kohde kiertomatalla ja suurimmalle osalle jo entuudestaan tuttu paikka. Suomeen saavuttiin kaikilla kulkuvälineillä ja Suomesta eteenpäin 75% jatkoi matkaa laivalla kohti Ruotsia ja 25% jatkoi matkaa lentokoneella. Yli 40% oli matkalla omatoimisesti.

Reilu neljännes vastaajista oli sitä mieltä, että informaatiota oli saatavilla, mutta sitä ei ollut riittävästi tai se ei ollut kaikilta osin hyödyllistä. Nämä vastaajat olivat muita useammin

kotoisin Moskovan alueelta (määrällisesti eniten Pietarin alueelta). Suomen rooli matkareitillä oli olla kohde kiertomatalla tai matkan pääkohde. Vajaa puolet oli jo aikaisemmin käynyt Suomessa. Näistä vastaajista suurin osa oli pakettimatkan ostaneita ryhmämatkalaisia, joiden matkakohteena oli Ruotsi tai Pohjoismaiden kiertomatkka.

Viiden prosentin mielestä informaatiota oli saatavissa vähän tai ei lainkaan. Nämä matkailijat olivat ostaneet pakettimatkan kotimaastaan koko matkareitille ja olivat matkalla linja-autolla turistiryhmän kanssa Ruotsiin (ja Tanskaan). Suomi oli tavallisesti yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Suurin osa oli Suomessa ensimmäistä kertaa. Muita useammin olivat kotoisin muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä.

Viidennes vastaajista ei ollut edes yrittänyt hankkia informaatiota etukäteen. Näille matkailijoille Suomi oli usein kauttakulkumaa. Hieman yli puolet matkusti lentäen. Suurin osa oli matkalla omatoimisesti ja myös järjestänyt matkansa omatoimisesti koko matkareitille. Lähes 80% oli kotoisin Pietarin alueelta, heille Suomi oli entuudestaan tuttu paikka.



Kuva 16. Informaation saatavuus etukäteen Suomen matkailutarjonnasta

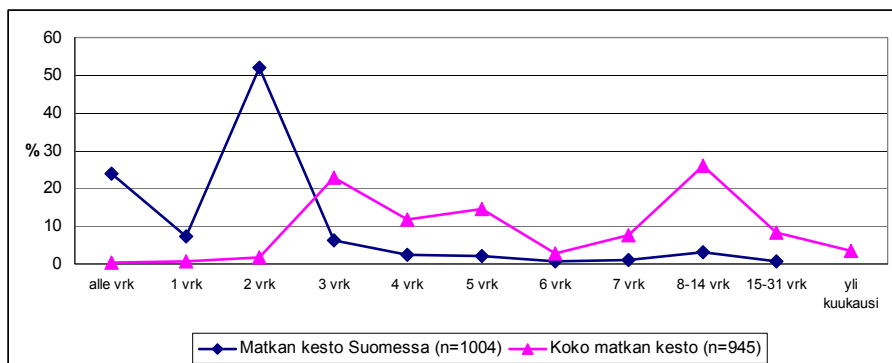
Kysymys 9 käsitteli matkan tarkoitusta niin Suomessa kuin muissa maissa, joissa vastaaja

vierailee tällä matkalla Suomen lisäksi. Vastaajien matkan tarkoitus oli pääosin lomamatka niin Suomessa kuin muissa maissa (taulukko 6). Työmatkailijoita oli aineistossa vain reilu kymmenesosa, samoin ystävien ja sukulaisten luona vierailijoita. Reilu viidennes vastaajista piti Suomea vain kauttakulkumaana varsinaiseen kohteeseen. Näillä matkailijoilla matkan syynä oli ystävien ja sukulaisten luona vierailu, lomamatka tai työmatka.

Taulukko 6. Matkan tarkoitus Suomessa ja muissa maissa

Matkan tarkoitus	Suomessa n=1019	% vast.	Muissa maissa n=1004	% vast.
Lomamatka	679	66,6	753	75,0
Työmatka tai kokous- ja kongressimatka	62	6,1	117	11,7
Ystävien tai sukulaisten luona vierailu	42	4,1	125	12,5
Opiskelu	9	0,9	12	1,2
Muu syy	20	2,0	17	1,7
- (urheilu)kilpailu	11	1,1	10	1,0
-Transit	227	22,3	6	0,9

Kysymys 10 ja 11 tarkastelivat matkan kestoa. Venäläiset matkailijat, jotka hyödynsivät Suomen kauttakulkumahdollisuutta, käyttivät Suomea kirjaimellisesti kauttakulkumaana. Suurin osa vastaajista viipyi Suomessa kaksi vuorokautta (kuva 17). Tämä selittyy sillä, että aineistossa on paljon ryhmämatkailijoita (erityisesti bussimatkailijoita), jotka saapuvat Suomeen aamulla ja viettävät päivän tutustuen maahamme ja nousevat illalla laivaan. Vastaavasti, kun laiva saapuu risteilyltä aamulla Suomen satamaan, matkailijoilla on aikaa taas paluumatkalla tutustua Suomeen, kunnes ovat illalla perillä Venäjällä. Tässä luvussa on usein siis kaksi matkustuspäivää, eikä se sisällä yöpymisiä Suomessa. Näissä tapauksissa yöpyminen tapahtuu bussissa tai Ruotsiin liikennöivillä laivoilla.



Kuva 17. Matkan kesto Suomessa ja koko matkan kesto (%)

Matkailijoista 23%:lla matkan kesto oli kolme päivää ja 12%:lla neljä päivää. Tässä ajassa ehtii tehdä perinteisen Ruotsin-risteilyn tai yöpymään yhden yön Tukholmassa. Matkailijoista 15% viipyi matkallaan viisi päivää, näistä matkailijoista suurin osa kävi Ruotsissa tai Ruotsissa ja Tanskassa. Pohjoismaiden kiertomatkaan käytettiin yleensä 7-9 päivää. Syvemmälle Eurooppaan ulottuvilla Euroopan kiertomatoilla tavallisin kesto oli 9, 13 tai 16 päivää. Näiden matkojen määränpäänä oli Ranska, joskus matka jatkui vielä Italiaan ja Espanjaan. Kahden viikon matkat suuntautuvat jo kauemmas, kuten Yhdysvaltoihin ja Thaimaahan. Suomen osuus koko matkan kestosta jäi siis hyvin pieneksi.

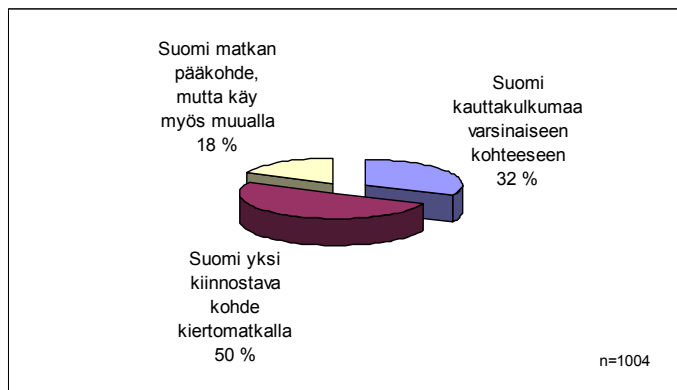
Matkan ostotapaa käsiteltiin kysymyksessä 12. Vastaajista 65% oli ostanut pakettimatkan kotimaastaan koko matkareitille (taulukko 7). Nämä olivat ns. pakettimatkvoja. Neljäsosa vastaajista oli järjestänyt matkansa omatoimisesti koko matkareitille. Venäläiset matkailijat eivät juuri hankkineet matkaa vasta Suomessa ollessaan. Venäjällä Internetin kautta tapahtuva varsinainen matkamyynti on vielä vähäistä. Viisumikäytäntö hidastaa sitä, että venäläiset käyttäisivät Internetiä enemmän tehdäkseen suoria varauksia kohdemaassaan.²⁰

²⁰ MEK (2005). Venäjä-Russia: Markkinatieto – Market information. Luettu 13.4.2005 <http://www.mek.fi>

Taulukko 7. Matkan ostotapa

Matkan ostotapa	n=1009	% vastaajista
Pakettimatka kotimaasta koko matkareitille	655	64,9
Paketti Suomeen, omatoimisesti eteenpäin	8	0,8
Paketti Suomeen, paketti Suomesta eteenpäin	12	1,2
Omatoimisesti Suomeen, pakettimatka eteenpäin	33	3,3
Omatoimisesti koko matkareitille	252	25,0
Muulla tavoin	47	4,7
- Liikematka (työnantajan järjestämä)	20	2,0
- Ystävät / sukulaiset / joku muu osti matkan	11	1,1
- Matka ostettu muualta kuin Venäjältä / Suomesta	4	0,4
- Transit	4	0,4
- On kutsuttu.	3	0,3
EOS	2	0,2

Kysymys 13 kartoitti Suomen roolia vastaajien matkareitillä. Kolmasosalle vastaajista Suomi oli vain kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen (kuva 18). Näille vastaajille matkan tarkoitus Suomessa oli yleisimmin kauttakulku (ks. kysymys 9). Puolelle vastaajista Suomi oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla ja vajaalle viidesosalle Suomi oli matkan pääkohde, vaikka kävi myös muualla.



Kuva 18. Suomen rooli matkareitillä

Kysymys 14 oli suljettu ja se tarkasteli vastaajien syitä Suomen valintaan reitiksi. Vastaajat

saattoivat valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. Vastausten jakautuminen vaihtoehtoittain on esitetty taulukossa 8.

Taulukko 8. Suomen kautta matkustamisen syyt

Syy matkustaa Suomen kautta	n=1015	% vastanneista
Ei oma valinta, koska osti pakettimatkan	306	30,1
Halusi vierailla Suomessa	284	28,0
Suomi on nopein reittivaihtoehto	185	18,2
Ystävät / tuttavat suosittelivat matkaa / reittivaihtoehtoa	114	11,2
Suomen kautta matkustaminen on halvinta	107	10,5
Suomi oli turvallisempi kuin muut vaihtoehdot	91	9,0
Suomen muita paremmat liikennepalvelut	47	4,6
Viisumin hankkiminen Suomen konsulaatin kautta helpompaa	43	4,2
Ei ollut tarpeeksi tietoa vaihtoehtoisista reiteistä	29	2,9
Muu syy	87	8,6
- Suomen kautta lennot haluttuun kohteeseen / halutuille päville	22	2,2
- Työmatka	12	1,2
- Haluaa käyttää Finnairin palveluja	9	0,9
- Vierailu Suomessa asuvien ystävien / sukulaisten luona	8	0,8
- Suomi lähin maa (katsottuna Pietarista)	7	0,7
- Halusi matkustaa laivalla. Paras reitti Ruotsiin	6	0,6
- Suomen kautta mukavinta / järkevintä / käteväntä / helpointa	6	0,6
- Pitää Suomesta hyvin paljon	5	0,5

Lähes joka kolmannelle vastaajalle matkustaminen Suomen kautta ei ollut oma valinta, koska oli ostanut pakettimatkan. Tyypillisimmin nämä matkailijat olivat ryhmämatkalla ja liikkeellä matkanjärjestäjän linja-autolla. Suomesta he lähtivät laivalla määränpäänä Ruotsi tai Pohjoismaiden tai Euroopan kiertomatka. Suomen rooli reitillä oli olla yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Suomessa viivyttiinkin maksimissaan kahden päivän ajan (ei yöpymisiä) ja koko matka kesti tavallisesti 3-5 päivää. Matkan tarkoituksena oli loma.

Vajaa 30% vastaajista halusi varta vasten vierailla Suomessa. Tyypillisimmin nämä matkailijat olivat lomailevia ryhmämatkalaisia (mutta moni matkusti myös omatoimisesti). Suomeen he saapuivat useimmiten linja-autolla, mutta keskivertoa useammin myös laivalla ja junalla. Suomesta he matkustivat laivalla suuntana Ruotsi tai Pohjoismaiden kiertomatka. Näille matkustajille Suomi oli pääkohde tai vähintäänkin yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Suomi oli enemmän kiinnostava kauempaa Venäjältä matkustaville.

Vajaalle 20%:lle Suomen kautta matkustamisen nopeus oli tärkeä kriteeri. Näille matkustajille Suomi oli usein kauttakulkukohde, eikä Suomessa viivytty pitkään. Suomeen he saapuivat usein lentokoneella tai henkilöautolla, ja poistuivat joko lentokoneella tai oman auton kanssa laivaan. Tavallista useammin he olivat kotoisin Suomen lähialueilta. Matkalla he olivat useimmiten omatoimisesti, matkakohteina kaukokohteet tai Euroopan kohteet.

Reilulle 10%:lle ystävät ja tuttavat olivat suositelleet Suomea matkareittinä. He matkustivat useimmiten turistiryhmän mukana (mutta usein myös omatoimisesti). Kulkuvälineenä Suomeen oli usein linja-auto (suhteellisesti useammin myös juna ja laiva) ja Suomesta eteenpäin laiva, kohteena Ruotsi (kaukokohteista Pohjois-Amerikka). Matkan tarkoitus oli Suomessa loma tai kauttakulku ja muissa maissa loma tai ystävien ja sukulaisten luona vierailu.

Samoin reilu 10% Suomen kautta matkustaneista koki reitin halvimmaksi vaihtoehdoksi. Näiden matkailijoiden joukossa oli venäläisten lisäksi paljon ukrainalaisia. Tavallisimmin he olivat omatoimisesti matkustavia lentomatkailijoita, jotka käyttivät Suomea kauttakulkumaana. Matkan syy Suomessa oli joko kauttakulku tai työmatka ja muissa maissa ystävien ja sukulaisten luona vierailu ja työmatka. Suomessa he viipyivät tavallisesti alle vuorokauden, mutta muissa maissa jopa kuukauden tai enemmän. Matkan kohteena oli tavallisesti Pohjois-Amerikka, Japani tai Norja.

Vajaalle 10%:lle Suomi oli turvallisempi kuin muut vaihtoehdot. Näitä matkailijoita oli kahta tyyppiä. Toiset matkustivat Suomen kautta lentokoneella esim. Yhdysvaltoihin tai Thaimaahan, jolloin Suomi oli kauttakulkukohde. Toiset taas matkustivat omalla autolla tai linja-autolla Suomeen ja jatkoivat laivalla Ruotsiin. Matkalla he olivat tavallisesti omatoimisesti.

Sen sijaan vastaajille ei juurikaan ollut merkitystä Suomen muita paremmilla liikennepalveluilla. Osaltaan tätä selittää se, että venäläiset käyttävät matkoillaan paljon omia kulkuneuvoja: henkilöautoja, venäläisiä linja-autoja ja junia. 'Viisumin hankkiminen Suomen konsulaatin kautta helpompaa' ei myöskään ollut vaikuttanut Suomen kautta

matkustamisen syihin, vaikka näin olisi voinut olettaa. Venäläiset eivät myöskään kokeneet, että heillä olisi ollut liian vähän tietoa vaihtoehtoisista matkareiteistä.

Kysymyksessä 15 kartoitettiin mitä palveluita ja nähtävyyksiä vastaajat olivat käyttäneet Suomessa ollessaan. Vastaajat saivat valita annetuista vaihtoehdoista.²¹

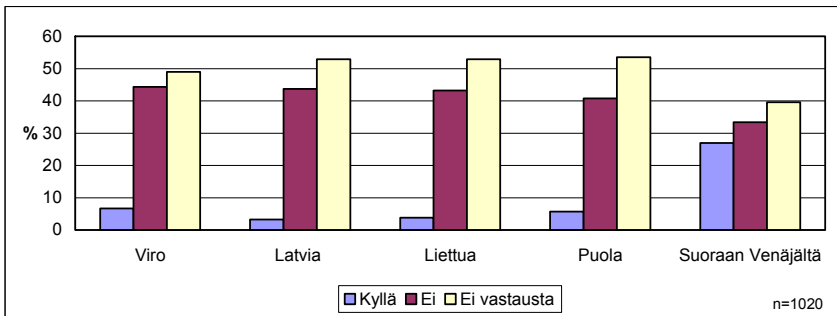
Taulukko 9. Vastaajien käyttämät palvelut ja nähtävyydet Suomessa

Palveluiden / nähtävyyksien käyttö Suomessa	n=824	% vastanneista
Sightseeing ajelut	401	48,7
Matkailunähtävyydet	349	42,4
Ostokset	340	41,3
Kirkot (n=423)	155	36,6
Kylpylät / huvipalvelut (n=429)	152	35,4
Historialliset paikat	264	32,0
Majoituspalvelut	195	23,7
Ravintolat	194	23,5
Museot	146	17,7
Liikennöintipalvelut	86	10,4
Kulttuuritapahtumat	59	7,2
Omatoinen luonnossa liikkuminen	38	4,6
Kuninkaantie (n=423)	25	4,6
Taidenäyttelyt	37	4,5
Lasten kohteet	30	3,6
Järjestetyt luonto- tai liikunta-aktiviteetit (esim. kalastus)	27	3,3
Urheilutapahtumat	23	2,8
Vuokrattu mökki	21	2,5
Muu	29	3,5

²¹ Talvilomakkeelle lisättiin kirkot ja Kuninkaantie sekä vesipuistot(kylpylät)/huvipalvelut, minkä takia niissä kysymyksissä on alhaisemmat vastaajamäärät. Tavallisesti vastaajat haastateltiin ollessaan poistumassa Suomesta kolmanteen maahan. Lähes poikkeuksetta vastaajat myös palasivat Suomen kautta kotimaahansa, joten mahdollista on, että monet eivät ole vastanneet siihen, mitä uskovat tekevänsä Suomessa paluumatkalla, esimerkiksi monet bussiryhmät pysähtyvät paluumatkalla Suomessa esim. Espoon Serenassa (kylpylöissä vierailevien osuudet mahdollisesti näitä lukuja suuremmat). Kysymykseen jätti vastaamatta lähes 20% vastaajista. Tavallisesti he olivat lentomatkailijoita, jotka käyttivät Suomea vain transfer-kohteena, eivätkä näin ollen poistuneet lentokentän ulkopuolelle. Taulukossa on kuitenkin huomioitu vain kysymykseen vastanneet matkailijat.

Lähes puolet kysymykseen vastanneista matkailijoista oli osallistunut sightseeing ajeluille ja käynyt katsomassa matkailunähtävyyksiä (taulukko 9). Ostoksia teki reilu 40% vastaajista. Kirkoissa vierailut ja kylpylät olivat myös suosittuja. Suosituimpia olivat siis perinteiseen kaupunkimatkailuun liittyvät elementit. Sen sijaan kulttuuritapahtumissa ja taidenäyttelyissä käynnit, omatoiminen luonnossa liikkuminen ja luonto- ja liikunta-aktiviteetit jäivät vähäisiksi. Tätä selittää osaltaan lyhyt viipymä Suomessa, jolloin aikaa ei jää oikeastaan muuhun kuin matkailunähtävyyksien katsomiseen ja ostosten tekemiseen. Huomioitavaa onkin, että venäläisten matkailijoiden palveluiden käyttö Suomessa jäi kokonaisuudessaan hyvin vähäiseksi ja vähän käytettiin maksullisia palveluita.

Kysymys 16 kartoitti vaihtoehtoisten matkareittien kiinnostavuutta (kuva 19). Kysymys oli vastaajille outo ja hämmentävä, sillä vain harva oli ajatellut vaihtoehtoisia matkareittejä. Vastausprosenttia yritettiin nostaa pyytämällä vastaajaa kertomaan mielipiteensä suullisesti. Vastaamatta jättäminen kertoo omalta osaltaan, ettei vaihtoehtoisia reittejä oltu ajateltu etukäteen.



Kuva 19. Vaihtoehtoisten reittien kiinnostavuus

Tärkeimmät syyt, miksi reitti oli valittu kulkemaan Suomen kautta, liittyivät kulkuyhteyksiin. Esimerkiksi lentoyhteydet Pohjois-Amerikkaan ja Aasiaan koettiin huonoiksi niin Pietarista kuin Baltian maistakin. Muutama vastaaja tiesi kuitenkin, että Yhdysvaltoihin pystyisi matkustamaan Puolan kautta. Moni venäläinen matkustaja halusi

lentää juuri Finnairilla, koska sen aikataulut koettiin sopiviksi, hinta kohtuulliseksi ja palvelu hyväksi.

Pakettimatkan ostaneille Suomen kautta matkustaminen oli osa matkareittiä. Venäjältä Ruotsiin mennessä reitti Suomen kautta on luonnollinen vaihtoehto. Moni vastaaja ei ollutkaan harkinnut mitään muita vaihtoehtoisia reittejä ja toisaalta matkatoimistoilla ei ole tarjolla vaihtoehtoja Baltian kautta. Sen lisäksi, että reitti Suomen kautta oli monelle nopein, järkevin ja helpoin, moni halusi myös varta vasten käydä Suomessa ja tutustua Suomeen.

Baltian kautta matkustaminen koettiin usein liian hankalaksi: matka kestää kauan, eikä se reittinä tuntunut toimivalta. Myös viisumiongelmien huolestuttivat. Vastaajat pitivät viisumia Baltian maihin kalliina ja hankalana. Moni vastaaja oli käynyt jo aikaisemmin Baltiassa, eikä tuntenut enää kiinnostusta matkustaa sinne uudestaan tai matkailu Baltian kautta oli aikaisemmillä kerroilla osoittautunut hankalaksi. Moni vastaaja myös ilmoitti, ettei tunne minkäänlaista kiinnostusta Baltian maita kohtaan. Baltian maiden kautta ei haluttu myöskään matkustaa sen takia, kun koettiin, että venäläisiin suhtaudutaan niissä maissa huonosti ja palveluiden tasoa pidettiin huonompana kuin Suomessa. Puolan kohdalta edellä mainittujen syiden lisäksi esiin nostettiin teiden huono kunto ja matkailun vaarallisuus.

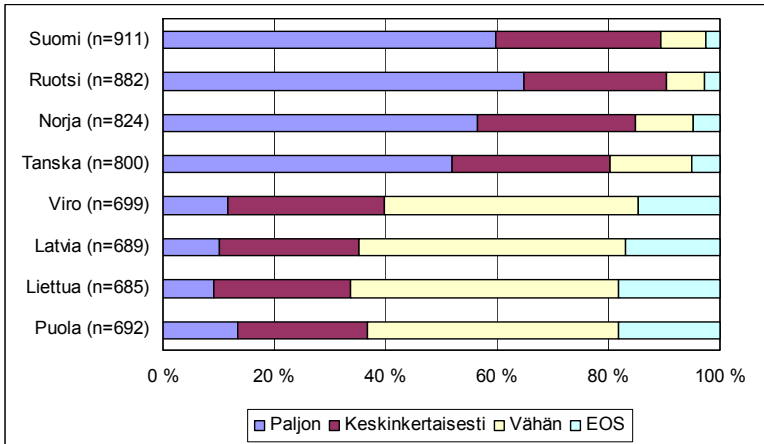
Pieni osa vastaajista oli kuitenkin kiinnostunut matkustamaan Baltian maiden tai Puolan kautta. Nämä vastaajat kokivat ko. maat kiinnostaviksi ja niissä haluttiin vierailla ihan matkailijana tai käydä tapaamassa sukulaisia ja ystäviä. Tiedettiin myös, että myös Virosta on laivayhteys Ruotsiin. Muutama piti Puolan kautta matkustamista helppona ja halvempaan, sillä sijaitseehan Puola lähempänä Eurooppaa.

Suoraan kotimaasta matkustaminen koettiin paljon kiinnostavammaksi vaihtoehdoksi (27% matkailijoista). Matkustamisen etuna nähtiin nopeus, helppous ja mukavuus. Suora lentoreitti koettiin kätevämmäksi, jos sellainen vain olisi tarjolla. Pietarista on Moskovaan verrattuna paljon rajallisemmat lentoyhteydet Eurooppaan tai Pohjois-Amerikkaan. Lisäksi matkustaminen Moskovan kautta kestäisi pidempään kuin Suomen kautta. Myös

bussimatkustaminen sai osakseen kielteisiä kommentteja, sillä se voi olla rasittavaa ja aikaa vievää.

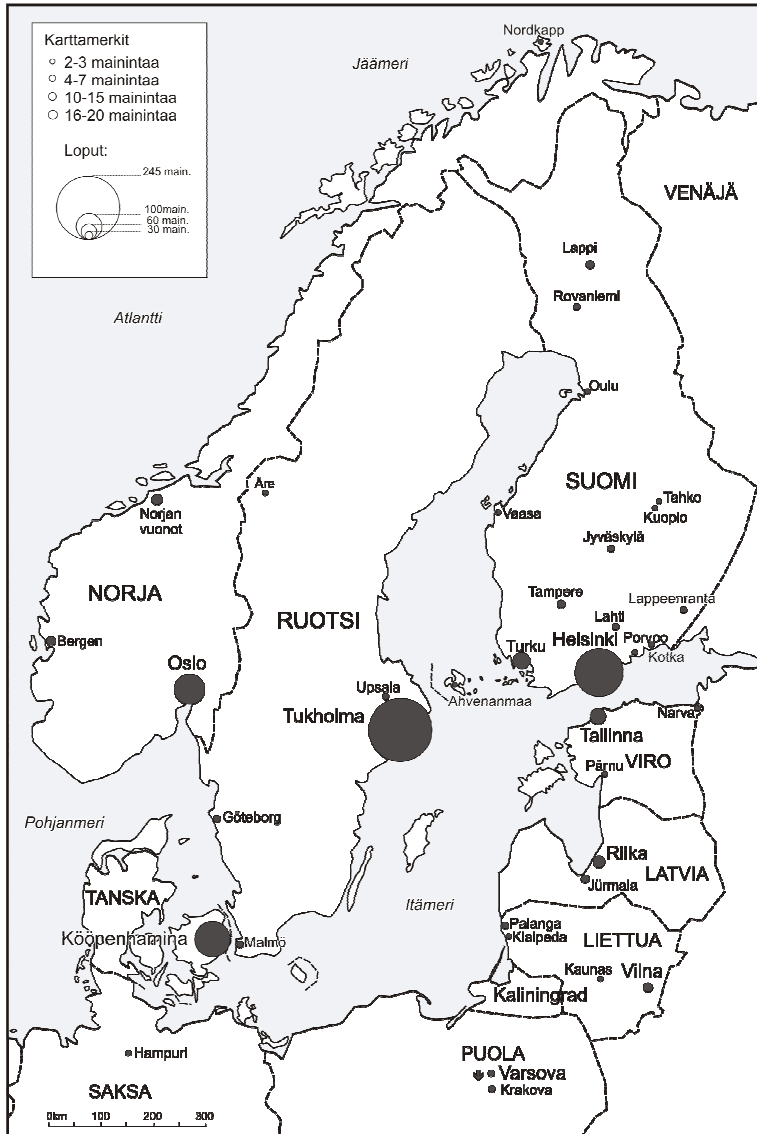
Kolmasosa venäläisistä ei kuitenkaan ollut ajatellut suoraan matkustamista. Syynä olivat halu käydä Suomessa (Suomi matkan pääkohteena ja Suomessa asuvat ystävät ja sukulaiset), suorien lentoreittien puute (mutta myös halu matkustaa Finnairilla ja välttää venäläisiä lentoyhtiöitä). Moni halusi matkustaa varta vasten Suomen kautta, sillä matkustaminen koettiin helpommaksi, mukavammaksi ja mielenkiintoisemmaksi. Matkustaminen Suomen kautta tuli myös halvemmaksi vaihtoehdoksi. Suomen kautta matkustaminen Ruotsiin koettiin paremmaksi, sillä Suomi on niin lähellä Venäjää ja laivayhteys houkutteli. Muutama vastaaja kärsi myös lentopelosta, eikä sen vuoksi ollut ajatellut suoraan kohteeseen lentämistä.

Kysymyksessä 17 selvitettiin Itämeren maiden kiinnostavuutta lomakohteina. Kuvasta 20 näkyy, että usein vastaajat vastasivat Pohjoismaiden kohtaan, mutta jättivät kommentoimatta Baltian maiden tai Puolan kiinnostavuutta. Omaa kielteistä mielipidettä ei haluttu kirjata lomakkeelle. Toisaalta Baltian maita tai Puolaa ei oltu ajateltu matkakohteena. Kuvasta voi myös havaita, että vastaajat olivat kiinnostuneempia kommentoimaan kohteita, joissa olivat jo olleet tai joihin olivat juuri matkalla. Kiinnostavammaksi Itämeren lomakohteeksi nousi Ruotsi, jota kaksi kolmasosaa (65%) vastaajista piti ”paljon kiinnostavana”. Suomea piti kiinnostavana 60 prosenttia vastaajista. Yli puolet vastaajista piti myös Norjaa ja Tanskaa kiinnostavina lomakohteina. Aineistosta käykin hyvin ilmi Pohjoismaiden vetovoimaisuus verrattuna Baltian maihin tai Puolaan. Baltian maiden kohdalla kiinnostus tuntuikin loppuvan – lähes kolmasosa vastaajista jätti vastaamatta Baltian maiden ja Puolan kiinnostavuutta koskevaan kysymykseen. Vastanneista kiinnostuneita oli vain noin 10 prosenttia (Puola 13%). Sen sijaan melkein puolet vastanneista piti Baltian maita ja Puolaa vain ”vähän kiinnostavana” lomakohteina.



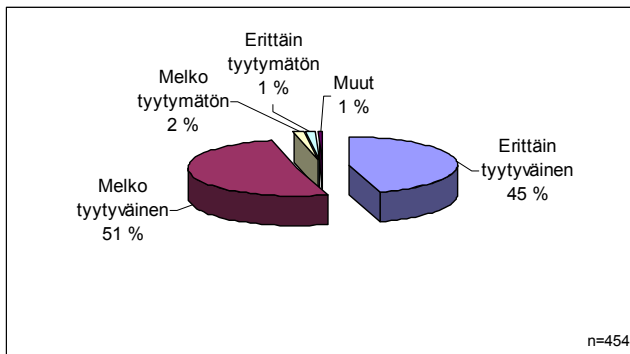
Kuva 20. Itämeren maiden kiinnostavuus lomakohteina

Kysymys 18 tarkensi edellisen kysymyksen tietoja kysymällä mitä erityisiä lomakohteita vastaajalla oli mielessä Itämeren alueella. Oheisessa kuvassa 21 vastaukset on sijoitettu karttapohjalle. Suosituimmaksi kohteeksi nousi Tukholma 245 maininnalla ja sitä seurasivat Pohjoismaiden muut pääkaupungit Helsinki, Kööpenhamina ja Oslo. Maiden nimien mukaan eniten mainintoja sai Norja (34 mainintaa), Tanska (25), Ruotsi (23) ja Suomi (18). Yksittäisistä maista eniten mainintoja sai Suomi, josta mainittiin 23 eri paikkakuntaa (karttaan merkitty vain, jos kohde mainittu vähintään 2 kertaa). Baltian maista tiedettiin parhaiten pääkaupungit ja rantalomakohteet. Mainintoja saivat myös muut kuin Itämeren kohteet, kuten Amsterdam (5 mainintaa) ja Praha (5) ja lomailukohteet noin yleensä kuten historialliset paikat (7), laskettelu- ja hiihtokeskukset (8) ja kaikki pääkaupungit (34). Huomattavaa vastauksissa oli juuri pääkaupunkikeskeisyys.



Kuva 21. Vastaajien mielessä olleet lomakohteet Itämeren alueella

Kysymyksessä 19 kysyttiin kesälomakkeella oliko Suomi matkakohteena vastannut odotuksia. Tällöin tyytyväisten osuus oli 94%, tyytymättömien 3% ja 3% ei osannut sanoa, kun oli nähnyt liian vähän tai viettänyt aikaa vain lentokentällä. Talvilomakkeella puolestaan kysyttiin vastaajien tyytyväisyyttä Suomen matkailupalveluihin. Erittäin tyytyväisiä oli 45% ja melko tyytyväisiä 51% vastaajista (kuva 22). Tyytymättömiä oli vain 3%, mitä voidaan pitää alhaisena lukemana.



Kuva 22. Vastaajien tyytyväisyys Suomen matkailupalveluihin (talvilomake)

Lähemmin tarkasteltuna paljastui, että erittäin tyytyväiset olivat useimmiten kotoisin Pietarin alueelta. He olivat useimmiten matkalla Ruotsiin, mutta myös kaukomaihin Suomen kautta. Matkalla he olivat muita useammin omatoimisesti ja Suomi oli heille entuudestaan tuttu maa. Suomeen he matkustivat muita useammin lentokoneella tai junalla. Matkan tarkoitus Suomessa oli useimmiten loma, mutta muita useammin työmatka tai kauttakulku. Suomen rooli matkareitillä oli useimmiten kohde kiertomatalla (usein myös kauttakulkumaa). Tyytyväisimpiä he olivat olleet puhtauteen, turvallisuuteen, ystävällisyyteen sekä palvelujen laatuun.

Melko tyytyväiset olivat useimmiten kotoisin Pietarin alueelta, mutta usein myös Moskovan tai muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä. Pääsääntöisesti he olivat pakettimatkan ostaneita ryhmämatkailijoita, joilla matkan tarkoituksena oli loma ja päämääränä Ruotsi tai

Pohjoismaiden kiertomatka. Suomeen he saapuivat linja-autolla ja jatkoivat matkaa laivalla. Suomi oli tavallisesti yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Tyytyväisimpiä he olivat olleet puhtauteen, turvallisuuteen, luontoon ja ystävällisyyteen.

Erittäin tai melko tyytymättömiä oli siis vain 3% vastaajista. Näin pienestä aineistosta ei voida tehdä pitkälle meneviä yleistyksiä. Nämä vastaajat olivat kotoisin Pietarin ja Moskovan alueilta. Matkan syynä oli loma ja matkakohteena oli tavallisesti Ruotsi. Suurin osa oli ryhmämatkalla ja matka Suomeen oli ensimmäinen. Suomen oli yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Tyytymättömiimpiä he olivat olleet hintatasoon, sähähän (uuden vuoden yönä plusasteita), hitauteen, informaation saannin vaikeuteen ja majoitukseen.

Seuraavat kaksi kysymystä olivat tärkeitä kysymyksiä. Jos vastaaja oli ollut tyytyväinen, häntä pyydettiin rastimaan kolme asiaa, jotka olivat olleet mieleen annetuista vaihtoehtoista (taulukko 10). Tai vaihtoehtoisesti, jos vastaaja oli ollut pettynyt, häntä pyydettiin rastittamaan kolme asiaa, jotka olivat eniten painaneet mieltä (taulukko 11).

Taulukko 10. Asiat, joihin vastaajat olivat tyytyväisiä

Tyytyväisyys matkailupalveluihin	n=458	% vastanneista
Puhtaus	348	76,0
Turvallisuus	237	51,7
Ystävällisyys	192	41,9
Luonto	168	36,7
Palvelujen laatu	114	24,9
Sää	104	22,7
Matkustamisen helppous	98	21,4
Luotettavuus	94	20,5
Kielitaito	84	18,3
Toimivuus	25	5,5
Muu syy	9	1,3

Kolme neljäsosaa vastaajista oli tyytyväinen Suomen puhtauteen. Tärkeitä tekijöitä olivat myös turvallisuus, ystävällisyys, luonto ja palvelujen laatu.

Taulukko 11. Asiat, joihin vastaajat olivat tyytymättömiä

Tyytymättömyys matkailupalveluihin	n=274	% vastanneista
Hintataso	154	56,2
Sää	87	31,8
Kielitaito	49	17,9
Informaation saannin vaikeus	48	17,5
Hitaus	40	14,6
Ei mielenkiintoista nähtävää/koettavaa	35	12,8
Ruoka	34	12,4
Joustamattomuus	17	6,2
Majoitus	13	4,7
Muu syy	12	4,4
Epäkohteliaisuus	6	2,2
Palvelujen laatu	6	2,2

Varsinaisesti tyytymättömiä Suomen matkailupalveluihin oli siis vain murto-osa vastaajista. Monet kuitenkin halusivat myös vastata tyytymättömyyttä käsitelleeseen jatkokysymykseen, vaikka olivat vastanneet olevansa hyvin tai melko tyytyväisiä. Nämä vastaukset otettiin mukaan analyysiin, sillä vaikka vastaaja olisi ollut melko tyytyväinen Suomen matkailupalveluihin, niin jotkut asiat olivat saattaneet jäädä painamaan mieltä.

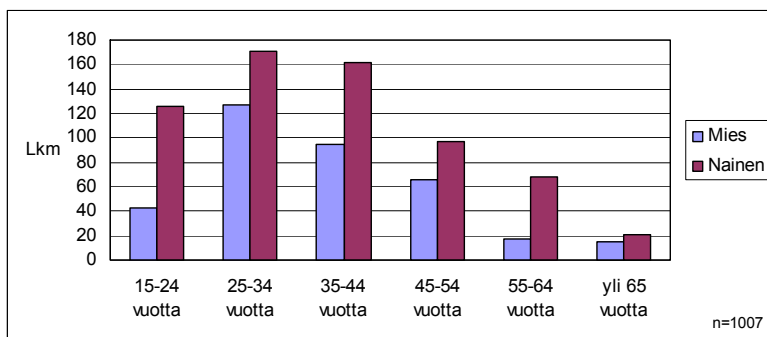
Hintataso nousi vastauksissa selkeästi tyytymättömyyden aiheeksi. Venäläiset pitivätkin Suomea kalliina kohteena. Myös säästä valitettiin. On huomioitavaa, että nämä kysymykset esitettiin joulukuussa 2004 ja tammikuussa 2005, jolloin sää oli poikkeuksellisen lauhaa. Lauha sää ja lähes päivittäiset vesisateet hävittivät lumipeitteen olemattomiin²². Monelle joulun ja uuden vuoden viettäjälle sää olikin pettymys, kun toiveissa oli pikkupakkasta ja valkoinen lumipeite. Kielitaito oli kolmanneksi eniten tyytymättömyyttä aiheuttava tekijä. On totta, että venäjänkielisen palvelun saaminen voi olla hankalaa monessa paikassa, sillä

²² Ilmatieteen laitos. Etusivun uutiset 1.2.2005. Uusia sade-ennätyksiä syntyi tammikuussa

Suomen väestöstä vain puolisisentoista prosenttia osaa venäjää²³. Informaation saatavuudessa, hitaudessa ja mielenkiintoisten kohteiden riittävyydessä oli myös ongelmia.

Kysymykset 20, 21, 22 ja 23 käsittelivät vastaajien taustatietoja.

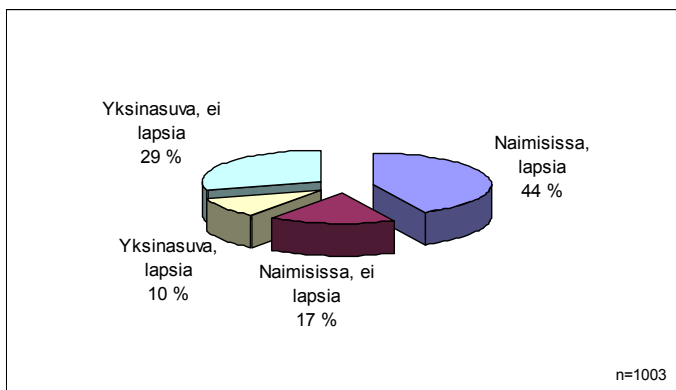
Vastaajista naisia oli 64% ja miehiä 36% (kuva 23). Vastaajista lähes puolet oli alle 35-vuotiaita, suurimpana ikäryhmänä 25-34-vuotiaat. Vastaavasti pienimmät vastaajamäärät olivat yli 65 vuotta täyttäneiden ja 55-64-vuotiaiden ikäryhmissä.



Kuva 23. Vastaajien jakautuminen iän ja sukupuolen perusteella

Vastaajista yli puolet oli lapsiperheellisiä (myös yksinhuoltajat), kuudesosa lapsettomia pareja ja vajaa kolmasosa sinkkutilouksia (yksinasuva, ei lapsia) (kuva 24).

²³ Arto Mustajoen haastattelu. Katja Boxberg (2005). Yrityksillä vaikeuksia löytää Venäjän osaajia. Kauppalehti 7.3.2005



Kuva 24. Vastaajien jakautuminen perhesuhteiden mukaan

Ammatilliselta asemaltaan neljäsosa oli johtajia tai johtavassa asemassa olevia ja kolmasosa asiantuntijatehtävissä (taulukko 12). On huomattavaa, että matkustajat näyttävät näin ollen olleen keskimääräistä paremmin toimeentulevia.

Taulukko 12. Vastaajien ammattiasema

Ammattiryhmä	n=995	% vastanneista
Johtaja/johtavassa asemassa	251	25,2
Asiantuntijatehtävissä	331	33,3
Toimihenkilö	128	12,9
Ammattityöntekijä	17	1,7
Yrittäjä	63	6,3
Kotiäiti	33	3,3
Eläkeläinen	50	5,0
Opiskelija	106	10,7
En ole työssä	16	1,6

3.1.2. Matkailijaprofiilit kulkuvälineittäin

Vastaajien demografisia ominaisuuksia sekä muita taustamuuttujia, kuten matkaseuraa ja matkan tarkoitusta, tarkasteltiin myös eri kulkuvälineiden osalta. Tällä haluttiin selvittää, onko eri kulkuvälineitä käyttävissä matkailijoissa erotettavissa tyypillisiä ryhmiä. Laivamatkustajia ei analysoitu erikseen, sillä aineiston koko jäi liian pieneksi.

3.1.2.1. Linja-automatkustajat

Suomeen linja-autolla matkustaneita oli aineistossa kaikkein eniten (51%). Enemmistö matkustajista tuli Pietarin alueelta (58%). Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä (18%) ja Aasian puoleiselta Venäjältä (6%) saapui keskivertoa enemmän matkustajia. Vaikka Aasian puoleisen Venäjän osuus vaikuttaa pieneltä, heistä kuitenkin lähes 80% saapui linja-autolla Suomeen. Linja-automatkustajat suuntasivat Suomesta laivalla kohti Ruotsia. Heistä suurin osa kävi ainoastaan Ruotsissa (65%), neljäsosa teki Pohjoismaiden kiertomatkan ja joka kymmenes teki Euroopan kiertomatkan. Myös matkan paluureitti kulki Suomen kautta. Matkan tarkoituksena oli pääsääntöisesti loma niin Suomessa kuin muissakin maissa, työmatkalaisia ei tässä matkustajaryhmässä siis ollut. Lähes kaikki linja-autolla matkustaneet olivat ryhmämatkalla. Suomessa heistä oli käynyt aikaisemmin ainoastaan 41%, mikä oli muita matkustajaryhmiä huomattavasti vähemmän. Linja-automatkustajat olivatkin muita matkustajaryhmiä kokemattomampia matkustajia.

Linja-autolla matkaavien oleskelu Suomessa jäi vähäiseksi, pääsääntöisesti matkaan sisältyi vain meno- ja paluumatkalla muutaman tunnin tutustuminen Suomeen. Joka kolmannen matka kesti kokonaisuudessaan vain 3 vuorokautta eli Ruotsin-risteilyn verran (yöpymiset laivalla). Toisen kolmasosan matka kesti 4-5 päivään, missä ajassa ehtii yöpymään Ruotsissa tai käymään Tanskassakin. Viidesosan matka kesti 7-9 vuorokautta, missä ajassa käytiin jo kauempana Euroopassa.

Linja-autolla matkaavat olivat liikkeellä perheen (56%) ja ystävien kanssa (29%). Jonkin verran oli myös yksin (13%) tai työkavereiden (8%) kanssa matkustavia. Työkavereiden

kanssa käytiin siis matkalla, vaikka kyseessä ei ollutkaan työhön liittyvä matka. Linja-autolla matkustavien iät noudattelivat aika hyvin keskimääristä jakaumaa, suurimpana ikäryhmänä oli 25-34-vuotiaat (26%). Naisten osuus oli keskimääristä suurempi, jopa 71%. Linja-autolla matkustavien joukossa oli keskimääristä enemmän yksinhuoltajia, sinkkuja ja leskiä (yht. 45%). Ammatilliselta asemaltaan he olivat keskimääristä useammin asiantuntijatehtävissä tai toimihenkilöitä.

Luonnehdinta linja-automatkestajasta:

Linja-automatkestajat ovat ryhmämatkalla olevia venäläisiä lomamatkailijoita, joille Suomi on yksi kohde kiertomatalla. Matkestajina he ovat vielä kokemattomia matkestajia ja monille matka Suomeen on vasta ensimmäinen. Tyypillinen linja-automatkestaja on asiantuntijatehtävissä oleva perheellinen nainen. Muita ryhmiä useammin tyypillinen matkestaja on toimihenkilönä työskentelevä sinkku tai yksinhuoltaja nainen, joka on lähtenyt matkalle ystäviensä tai työkavereidensa kanssa.

3.1.2.2. Junamatkestajat

Junalla Suomeen saapuneita oli aineistossa 11%. Määrällisesti suurin ryhmä oli Pietarin alueelta saapuneet (44%), vaikka suhteellisesti heidän osuutensa oli huomattavasti keskimääristä pienempi. Muita matkestajaryhmiä enemmän oli Moskovin alueelta saapuneita (39%). Kuten linja-automatkestajat, myös junamatkestajat suuntasivat Suomesta laivalla kohti Ruotsia. Heistä lähes kolmella neljäsosalla oli matkakohteena Ruotsi ja viidesosalla Pohjoismaiden kiertomatka. Junamatkestajat siis pääsääntöisesti matkestivat ”lähialueilla”. Matkan paluureitti kulki myös Suomen kautta. Toisin kuin linja-automatkestajat, junamatkestajat olivat enimmäkseen liikkeellä omatoimisesti (69%) ja heille Suomi oli jo entuudestaan tuttu maa (60% oli aikaisemmin käynyt Suomessa).

Matkan tarkoituksena oli Suomessa loma (69%) ja ystävien ja sukulaisten luona vierailu (11%). Joka kymmenes piti Suomea kauttakulkumaana. Matkan tarkoitus muissa maissa

oli myös samantyyppinen eli loma (75%) ja ystävien ja sukulaisten luona vierailu (11 %). Junamatkustajat viettivät Suomessa pääsääntöisesti 2-3 vuorokautta (75%). Koko matkan pituuskaan ei ollut kovin pitkä, suurin osa oli matkalla alle viikon (65%) tai viikosta kahteen viikkoa (29%).

Junamatkustajat olivat liikkeellä perheenjäsenten (59%) ja ystävien (23%) kanssa, usein molempien. Yksin matkalla olleita oli keskimääräistä vähemmän (16%). Junamatkustajat olivat muita matkustajaryhmiä nuorempia matkustajia, suhteellisesti enemmän oli alle 35-vuotiaita ja vastaavasti yli 45-vuotiaita oli vähemmän. Naisia aineistosta oli keskimääräistä vähemmän (58%). Perhesuhteiden jakauma noudatti aika hyvin keskiarvoa, määrällisesti eniten oli perheellisiä matkustajia (44%). Kuitenkin keskivertoa enemmän joukossa oli sinkkuja (33%) ja vähemmän yksinhuoltajia (6%). Ammatilliselta asemaltaan junamatkustaja oli tavallisesti asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa, mutta keskivertoa enemmän joukossa oli yrittäjiä, kotiäitejä ja opiskelijoita.

Luonnehdinta junamatkustajasta:

Junamatkustajat ovat kotoisin Pietarin tai Moskovan alueilta ja matkailevat Suomen lähialueilla lomailleen ja ystäviä ja tuttavien tavaten. Suomi on junamatkustajille jo entuudestaan tuttu paikka. Tyypillinen junamatkustaja on alle 34-vuotias asiantuntijatehtävissä toimiva nainen (tai mies) joka matkustaa perheensä kanssa.

3.1.2.3. Automatkustajat

Omalla autolla Suomeen matkustaneita oli aineistossa 8%. Keskimääräistä enemmän automatkustajat olivat kotoisin ”lähialueilta” eli Pietarin alueelta (61%) tai muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä (19%). Moskovan alueelta saapuneita oli 17%. Suurin osa autolla Suomeen saapuneista jatkoi matkaansa laivalla Ruotsiin ja otti auton mukaan laivaan (54%). Ilman autoa laivaan oli menossa 38% matkustajista. Matkustajista 8% oli tullut autolla, mutta jatkoi matkaansa lentokoneella. Ruotsiin oli matkalla kaksi kolmasosaa

matkustajista. Muut tekivät Pohjoismaiden kiertomatkan (12%) tai Euroopan kiertomatkan (13%). Lentokoneella matkaa jatkavilla oli suuntana Eurooppa tai Aasia. Paluu tapahtui myös Suomen kautta. Automatkailijat olivat luonnollisesti liikkeellä omatoimisesti ja heille Suomi oli todella tuttu maa, sillä 85% oli käynyt maassamme aikaisemmin. Myös matkakertojen määrä Suomeen oli suuri. He olivatkin muita matkailijaryhmiä kokeneempia ja itsenäisempiä matkustajia.

Matkan tarkoitus oli Suomessa loma (71%), työmatka (15%) tai sukulaisten ja ystävien luona vierailu (12%). Myös matkan tarkoitus muissa maissa oli jakautunut lähes samoin. Matkan kesto oli Suomessa useimmiten 2-3 vuorokautta (41%) tai 4-7 vuorokautta (32%). Automatkailijat viipyivät kuitenkin Suomessa keskimääräisesti pidempään kuin muut matkailijat. Koko matkalla he viipyivät pääosin alle viikon (41%) tai viikosta kahteen viikkoa (41%).

Automatkustajien kohdalla oli hyvin yleistä, että matkalla oltiin suuremmalla porukalla ja niinpä usein oltiin matkalla sekä perheenjäsenten että ystävien kanssa (yht. 79%). Työkavereiden kanssa oli matkalla myös huomattavan suuri osa (12%), mutta yksin ei juurikaan matkustettu. Autolla liikkuvista suurimman ikäryhmän muodostivat 25-44-vuotiaat (73%). Iäkkäitä ihmisiä oli aineistossa vähän. Sukupuolijakauma oli muita matkailijaryhmiä tasaisemmin jakautunut, sillä miesten osuus oli selvästi keskivertoa suurempi (47%). Pääosin matkailijat olivat lapsiperheellisiä (yht. 63%). Ammatillisen aseman mukaan he olivat keskimääräistä useammin johtavassa asemassa (38%), yrittäjiä (10%), kotiaiteja (7%) tai opiskelijoita (11%).

Luonnehdinta automatkustajasta:

Automatkustajat ovat muita kokeneempia ja itsenäisempiä matkailijoita. Kotoisin he ovat Pietarin alueelta tai muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä. Suomi on heille jo entuudestaan erittäin tuttu maa ja Suomessa he viipyvät muita matkustajia kauemmin. Tyypillinen automatkustaja on 25-44-vuotias johtavassa asemassa oleva mies, joka matkustaa perheensä kanssa.

3.1.2.4. Lentomatkustajat

Lentomatkustajia oli kokonaisaineistosta 28%. Maantieteellisesti lentomatkustajat tulivat muita ryhmiä useammin Pietarin alueelta (62%) tai entisistä IVY-maista (12%), lähinnä Ukrainasta. Lentomatkustajien suosituimmat matkakohteet on esitelty jo aikaisemmin (ks. kuva 10). Eniten lennettiin Eurooppaan, lähinnä muihin Pohjoismaihin, Saksaan ja Italiaan. Kaukokohteista suosituimmat olivat Yhdysvallat, Thaimaa, Kiina, Japani ja Kanada. Matkustajat, jotka saapuivat Suomeen lentokoneella, jatkoivat tavallisesti matkaansa lentokoneella. Vain 6% Suomeen lentäen tulleista matkustajista jatkoi matkaansa laivalla. Lentomatkustajat olivat enimmäkseen matkalla omatoimisesti (88%) ja heille Suomi oli entuudestaan tuttu maa, sillä 65% lentomatkustajista oli vieraillut maassamme aikaisemmin. Suomea käytettiin paluureittinä hieman keskimääräistä vähemmän (95%). Ne, jotka eivät matkustaneet Suomen kautta, olivat aikeissa matkustaa takaisin jonkun muun eurooppalaisen maan kautta tai eivät olleet vielä ostaneet paluulippua.

Ylivoimaisesti suurin osa lentomatkustajista piti Suomea pelkästään kauttakulkumaana (72%). Pieni osa piti Suomea myös lomakohteena tai työmatkakohteena. Muissa maissa matkan tarkoituksena oli loma (43%), ystävien ja sukulaisten luona vierailu (32%) tai työmatka (28%). Lomailijoiden osuus oli muita ryhmiä huomattavasti pienempi ja toisaalta työmatkalaisten ja sukulaisten luona vierailijoiden osuudet olivat muita matkustajaryhmiä huomattavasti suuremmat. Matkan kesto jäi useimmiten Suomessa siis alle vuorokauteen (77%), kun vaihtoaikaa koneiden välille jäi yleensä muutama tunti. Koko matkan kesto puolestaan oli puolestaan pidempi kuin muilla matkustajaryhmillä, sillä 34% matkustajista

viipyi matkalla yli kaksi viikkoa.

Muita matkustajaryhmiä merkittävästi useammin lentomatikustajat olivat matkalla yksin (45%) tai työkavereiden kanssa (13%). Vastaavasti perheenjäsenten tai ystävien kanssa matkustavien osuudet olivat muita matkustajaryhmiä pienemmät. Lentomatikustajat olivat iäkkäämpiä kuin muilla kulkuvälineillä matkustavat, sillä yli 45-vuotiaita oli muita ryhmiä huomattavasti enemmän. Suurin ikäryhmä oli määrällisesti kuitenkin 25-34-vuotiaat. Naisten osuus oli keskiwertoa pienempi (58%). Perhesuhteeltaan lentomatikustajat olivat useimmiten lapsiperheellisiä (55%) ja ammatilliselta asemaltaan tavallisesti asiantuntijatehtävissä (32%) tai johtajia (28%), keskiwertoa useammin myös yrittäjiä ja eläkeläisiä.

Luonnehdinta lentomatikustajista:

Lentomatikustajat arvostavat Suomen hyviä lentoyhteyksiä länteen, mutta eivät muuten hyödynnä Suomen matkailupalveluita. Kotoisin he ovat Pietarin alueelta tai Ukrainasta. Muita useammin he ovat työmatkalla ja menossa vierailemaan sukulaisten ja tuttavien luo. Tyypillinen lentomatikustaja on esimerkiksi työmatkalla oleva perheellinen mies tai sukulaisten luo matkustava vanhempi nainen tai lomamatkalle lähtävä hyvin toimeentuleva perhe.

3.1.3. Maantieteelliset matkailijaprofiilit

Tutkimuksen kannalta oli tärkeää myös verrata eri alueilta tulevien profiileita toisiinsa, varsinkin kun suuria eroja oli havaittavissa. Eri alueiden erojen tunteminen voi helpottaa markkinoinnin kohdentamista kyseisille alueille. Matkailijoiden profiilit lähtöalueittain löytyvät liitteestä 3.

3.1.3.1. Pietarista ja Leningradin läänistä saapuneet matkailijat

Suuri osa pietarilaisista matkailijoista, kuten muistakin matkailijoista, oli matkalla Ruotsiin (50%). Loput jatkoivat matkaansa muihin Pohjoismaihin tai Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Muista ryhmistä poiketen pietarilaiset käyttivät monipuolisesti hyväksi Helsinki-Vantaan lentokentän yhteyksiä Pohjois-Amerikkaan, yksittäisiin Euroopan kohteisiin sekä Aasiaan. Pietarilaisista matkustajista lähes kolmasosa tulikin Suomeen ja lähti Suomesta lentokoneella. Loput tulivat Suomeen maitse linja-autolla, henkilöautolla tai junalla ja jatkoivat matkaa laivalla kohti Ruotsia. Muihin ryhmiin verrattuna pietarilaiset olivat omatoimisia matkustajia, joille Suomi oli entuudestaan hyvin tuttu maa (70% käynyt aikaisemmin Suomessa).

Pietarilaiset, samoin muutkin matkailijat, matkustivat pääsääntöisesti perheenjäsenten tai ystävien kanssa, mutta muita ryhmiä useammin he myös matkustivat yksin tai työkavereiden kanssa. Vaikka yleisin matkan tarkoitus oli Suomessa loma, niin muita matkailijoita huomattavasti useammin he käyttivät Suomea kauttakulkumaana. Suomessa he viihtyivät muita ryhmiä lyhyemmän aikaa, 0-2 vuorokautta. Matkan tarkoituksena oli muissa maissa muita matkailijoita enemmän ystävien ja sukulaisten luona vierailu tai työmatka, vaikka suurin osa olikin lomamatkalla. Koko matkan pituus oli tavallisesti alle viikon, mutta muita ryhmiä useammin myös yli 2 viikkoa.

Pietarilaisten mielestä Suomesta oli ennakkoon saatavissa hyvää informaatiota, tosin moni ei ollut edes yrittänyt hankkia informaatiota etukäteen. Suurin osa pietarilaisista, kuten muistakin matkailijoista, oli ostanut matkansa pakettina kotimaasta koko matkareitille.

Muita ryhmiä enemmän pietarilaiset olivat järjestäneet matkansa omatoimisesti koko matkareitille. Puolelle pietarilaisista Suomen osuus matkareitillä oli olla yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Pietarilaisille Suomi oli harvoin pääkohde ja sitäkin useammin pelkkä kauttakulkumaa. Pietarilaisten vastauksissa korostuivatkin reitin valinnassa Suomen hyvät kulkuyhteydet, sillä he korostivat Suomen reitin nopeutta, edullisuutta, turvallisuutta, käytännöllisyyttä sekä lentoyhteyksien sopivuutta muita matkailijoita enemmän. Pietarilaisista matkailijoista 77% käytti palveluita tai nähtävyyksiä Suomessa ollessaan. Muita ryhmiä enemmän he tekivät ostoksia, kävivät kylpylöissä, museoissa ja kulttuuritapahtumissa.

Pietarilaiset olivat kiinnostuneita matkustamaan kotimaasta suoraan matkakohteeseen. Ongelmana oli suorien reittien puute ja halu lentää Finnairilla (sopivin aikataulu, hinnat, palvelu). Toisaalta Suomen kautta matkustamisessa etuina nähtiin se, että Pietarista helpoin tie Ruotsiin kulkee juuri Suomen kautta ja moni halusi varta vasten käydä myös Suomessa. Eteläisemmät reitit kiinnostivat jonkin verran, eniten kiinnostusta oli matkustaa Viron kautta. Itämeren maat lomakohteina kiinnostivat pietarilaisia muita matkailijoita vähemmän. Eniten kiinnostivat Pohjoismaat: Ruotsi, Suomi, Norja ja Tanska.

Suurin osa pietarilaisista (95%) oli ollut melko tai erittäin tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin. Muita matkailijoita enemmän he arvostivat puhtautta sekä matkustamisen helppoutta. Puolestaan muita matkailijoita enemmän he olivat pettyneitä informaation saannin vaikeuteen Suomessa, kielitaitoon, Suomen attraktioiden vähyyteen, ruokaan sekä joustamattomuuteen.

Demograafisesti tarkasteltuna pietarilaiset olivat hyvin selkeästi jakautuneet keskiarvon mukaan niin iän, sukupuolen, perhesuhteiden kuin ammatillisen asemankin mukaan. Pietarin alueelta saapuvan matkailijan profiili on nähtävissä taulukossa 13.

Taulukko 13. Pietarin alueelta saapuvan matkailijan profiili

Muuttuja	Pietarin alueelta saapuva matkailija
Matkareitti	Ruotsi (50%), Yksittäiset Euroopan kohteet (13%), Pohjois-Amerikka (12%), Pohjoismaiden kiertomatka (10%), Euroopan kiertomatka (8%), Aasia (7%)
Syy Suomen valintaan reitiksi	Pakettimatka (29%), Suomen kautta nopeinta (23%), halu vieraila Suomessa (21%)
Suomen rooli matkaohjelmassa	Yksi kohde kiertomatkalla (48%), kauttakulkumaa (37%)
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta koko matkareitille (62%)
Matkan luonne	Ryhmämatkalla (51%), omatoimisesti matkalla (49%)
Kulkuväline	Suomeen linja-auto (51%), lentokone (30%), Suomesta laiva (64%), lentokone (31%)
Matkan tarkoitus	Suomessa loma (62%) tai kauttakulku, muissa maissa loma (71%), sukulaisvierailu tai työmatka
Viipymä	Suomessa 0-2 vrk (lyhin viip.), koko matkalla alle viikko (62%)
Palveluiden käyttö Suomessa	Suosituinta ostokset, sightseeing, m.nähtävyydet, vesipuistot
Suomen tuttuus	Suomi entuudestaan tuttu maa (70%)
Matkaseura	Perheenjäsenet (49%), ystävät (23%), yksin (23%)

3.1.3.2. Moskovasta ja Moskovan läänistä saapuneet matkailijat

Moskovalaisilla matkailijoilla oli kaksi selkeää matkakohdetta, Ruotsi (60%) ja Pohjoismaiden kiertomatka (27%). Jonkin verran lennettiin myös Yhdysvaltoihin. Moskovalaiset saapuivat Suomeen linja-autolla, junalla tai lentokoneella. Junaa he käyttivät muita matkailijoita useammin. Moskovalaisista 82% jatkoi matkaansa Suomesta laivalla ja loput lentokoneella. Kolme neljäsosaa moskovalaisista oli ostanut pakettimatkan koko matkareitille ja joka kuudes oli järjestänyt matkansa omatoimisesti koko matkareitille. Suuri osa olikin ryhmämatkalla (60%) ja matkan tarkoituksena oli pääsääntöisesti loma. Suurin osa matkusti perheenjäsenten kanssa. Ystävien ja yksin matkustavien osuudet olivat muita matkailijoita pienemmät.

Moskovalaisille Suomi oli selkeästi tuntemattomampi maa kuin pietarilaisille, sillä vain 40% oli käynyt maassamme aikaisemmin. Moskovalaisten mielestä Suomesta oli saatavilla hyvää informaatiota etukäteen (48%) tai informaatiota oli saatavilla, mutta ei riittävästi tai se ei ollut kaikilta osin hyödyllistä (34%). Moskovalaiset matkailijat viipyivät Suomessa kauemmin kuin muut matkailijaryhmät, vaikka koko matkan kesto jäikin useimmiten

kaikkein lyhimmäksi. Tämä selittyy sillä, että moskovalaiset matkailivat pääsääntöisesti Suomen lähialuilla muissa Pohjoismaissa.

Moskovalaisista 58% piti Suomea yhtenä kiinnostavana kohteena kiertomatalla, 21% matkan pääkohteena ja 20% kauttakulkumaana. Muita ryhmiä enemmän he olivat tulleet Suomeen, koska olivat kiinnostuneet Suomesta matkakohteena tai olivat ostaneet pakettimatkan. Suomi koettiin myös muita turvallisemmaksi vaihtoehdoksi. Moskovalaisista jopa 91% oli käyttänyt palveluita tai nähtävyyksiä Suomessa ollessaan - he myös käyttivät monipuolisimmin eri palveluja. Moskovalaiset käyttivät muita matkailijoita enemmän majoituspalveluita, kirkkoja, ravintoloita, museoita ja liikennöintipalveluja. He myös liikkuiivat luonnossa omatoimisesti, osallistuivat järjestettyihin luonto- ja liikunta-aktiviteetteihin, vuokrasivat mökin tai kävivät taidenäyttelyissä. Erittäin tai melko tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin oli 92% matkailijoista. Muita matkailijoita enemmän Suomessa oli miellyttänyt turvallisuus, ystävällisyys luotettavuus sekä palvelujen laatu. Muita ryhmiä enemmän oli harmittanut hintataso, sää sekä majoitus.

Moskovalaiset eivät juuri olleet ajatelleet vaihtoehtoisia matkareittejä, sillä heille Suomi oli kiinnostava matkakohde. Eteläisistä reiteistä kuitenkin kiinnostavin oli Viro. Itämeren lomakohteista he olivat tasaisen kiinnostuneita kaikista Pohjoismaista. He olivat hienoisesti muita matkailijoita kiinnostuneempia myös Itämeren eteläpuolisista maista Puolasta, Virolasta ja Liettuasta.

Demografisesti tarkasteltuna suurin osa moskovalaisista oli 25-54-vuotiaita (77%). Muihin matkailijoihin verrattuna moskovalaisten joukossa oli muita vähemmän 15-24-vuotiaita ja enemmän 45-54-vuotiaita. Miehiä aineistossa oli hieman keskivertoa enemmän (38%). Suurin osa moskovalaisista matkailijoista oli lapsiperheellisiä (47%) tai lapsettomia pareja (19%). Ammatilliselta asemaltaan suurin osa oli asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa. Moskovan alueelta saapuvan matkailijan profiili on nähtävissä taulukossa 14.

Taulukko 14. Moskovan alueelta saapuvan matkailijan profiili

Muuttuja	Moskovan alueelta saapuva matkailija
Matkareitti	Ruotsi (60%), Pohjoismaiden kiertomatka (27%), USA (6%)
Syy Suomen valintaan reitiksi	Halu vierailla Suomessa (41%), pakettimatka (33%)
Suomen rooli matkaohjelmassa	Yksi kohde kiertomatalla (58%)
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta koko matkareitille (76%)
Matkan luonne	Ryhmämatkalla (60%)
Kulkuväline	Suomeen linja-auto (46%), juna (24%), lentokone (23%) Suomesta laiva (82%), lentokone (18%)
Matkan tarkoitus	Loma
Viipymä	Suomessa 2-4 vrk (68%) (muuta pidempään) Koko matkalla alle viikko (68%)
Palveluiden käyttö Suomessa	Monipuolisimmin, suosituinta sightseeing, matk.nähtävyydet, kirkot, majoituspalvelut, ostokset
Suomen tuttuus	Suomessa aikaisemmin 40%
Matkaseura	Perheenjäsenet (55%), ystävät (16%), yksin (13%)

3.1.3.3. Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneet matkailijat

Tässä tutkimuksessa ”muu Euroopan puoleinen Venäjä” käsittää Uralin länsipuolisen Venäjän lukuun ottamatta Pietarin ja Moskovan alueita.

Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneista kaksi kolmasosaa oli ryhmämatkalla. Suosituin matkakohde oli Ruotsi, ja muita matkailijoita useammin Pohjoismaiden kiertomatka. Jonkin verran matkustettiin myös monen maan Euroopan kiertomatalle. Suomi oli näille matkailijoille uusi kohde, sillä vain 27% oli aikaisemmin käynyt Suomessa. Euro-Venäjältä saapuneet olivat muita useammin liikkeellä perheenjäsenten ja ystävien kanssa. Suomeen he saapuivat keskivertoa useammin linja-autolla ja henkilöautolla, mutta matkustivat jonkin verran myös junalla ja lentokoneella. Muita matkailijoita useammin he jatkoivat matkaansa laivalla kohti Ruotsia, ottaen usein oman auton mukaan laivaan. Matkan tarkoituksena oli pääsääntöisesti loma niin Suomessa kuin muissa maissa. Suomessa he viihtyivät pääsääntöisesti kaksi vuorokautta (tavallisesti ilman yöpymisiä). Koko matka kesti tavallisesti alle viikon, mutta muita ryhmiä useammin viikosta kahteen viikkoon.

Lähes 70% oli ostanut pakettimatkan koko matkareitille ja viidesosa oli järjestänyt matkansa itse. Yli puolelle matkailijoista Suomi oli yksi mielenkiintoinen kohde kiertomatalla, muita matkailijaryhmiä useammin Suomi oli matkan pääkohteena ja muita ryhmiä vähemmän kauttakulkumaa. Matkailijat olivat tulleet Suomen kautta, koska halusivat vierailla Suomessa tai olivat ostaneet pakettimatkan. Muita matkailijoita enemmän merkitystä oli ollut ystävien ja tuttavien suosituksilla. Suomessa 88% oli käyttänyt palveluita tai nähtävyyksiä. Muita matkailijoita enemmän he olivat käyneet sightseeing-ajeluilla, matkailunähtävyyksillä, historiallisilla paikoilla, Kuninkaantiellä sekä urheilutapahtumissa. Moskovalaisiin verrattuina rahan käyttö palveluihin jäi huomattavasti vähäisemmäksi.

Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneet pitivät muita matkailijoita enemmän informaation saatavuutta etukäteen huonona. Informaatiota oli saatavilla joko liian vähän (17%) tai informaatiota oli saatavilla, mutta sitä ei ollut riittävästi tai se ei ollut kaikilta osin hyödyllistä (44%). Suurin osa oli kuitenkin ollut melko tai erittäin tyytyväinen Suomen matkailupalveluihin (94%). Kuten muitakin matkailijoita, eniten Suomessa oli miellyttänyt puhtaus ja turvallisuus. Muita ryhmiä enemmän oli miellyttänyt Suomen luonto sekä sää. Kuten muutkin matkailijat, eniten pettyneitä oltiin hintatasoon ja sähähän. Muita matkailijoita enemmän oltiin pettyneitä hitauteen sekä majoitukseen.

Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneet matkailijat olivat jokseenkin kiinnostuneita matkustamaan vaihtoehtoisia eteläisiä reittejä pitkin. Muita ryhmiä enemmän kiinnostusta oli etenkin Puolan kautta matkustamiseen, jonkin verran myös Latvian kautta matkustamiseen. Myös matkustukseen suoraan kotimaasta löytyi kiinnostusta, koska matkanteko olisi joutuisampaa. Itämeren kohteista lomailutarkoituksissa oltiin erityisen kiinnostuneita Pohjoismaista, erityisesti Ruotsista ja Suomesta, mutta myös Norjasta ja Tanskasta. Itämeren eteläpuolisista maista eniten kiinnostivat Liettua ja Puola.

Demografisesti tarkasteltuna suurin osa muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneista matkailijoista oli 15-44-vuotiaita (77%). Matkailijoiden joukossa oli keskivertoa enemmän

15-24- sekä 35-44-vuotiaita. Naisten osuus oli keskivertoa suurempi (68%). Suurin osa vastaajista oli lapsiperheellisiä, mutta joukossa oli keskivertoa huomattavasti enemmän sinkkuja, yksinhuoltajia ja leskiä. Ammatilliselta asemalta eniten oli asiantuntijatehtävissä sekä johtavassa asemassa olevia, muita enemmän opiskelijoita ja yrittäjiä. Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuvan matkailijan profiili on nähtävissä taulukossa 15.

Taulukko 15. Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuvan matkailijan profiili

Muuttuja	Muualta Euroopan puol. Venäjältä saapuva matkailija
Matkareitti	Ruotsi (47%), Pohjoismaiden kiertomatka (35%) Euroopan kiertomatka (6%)
Syy Suomen valintaan reitiksi	Halu vierailla Suomessa (38%), pakettimatka (31%)
Suomen rooli matkaohjelmassa	Yksi kohde kiertomatalla (58%), pääkohde (27%)
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta koko matkareitille (69%)
Matkan luonne	Ryhmämatkalla (68%)
Kulkuväline	Suomeen linja-auto (63%), lentokone (15%), juna/auto (11%) Suomesta laiva (87%), lentokone (13%)
Matkan tarkoitus	Loma
Viipymä	Suomessa 2 vrk (62%), koko matkalla 3-5 vrk (42%) tai 7-10 vrk (39%)
Palveluiden käyttö Suomessa	Kaupunkinähtävyydet: sightseeing, matk.nähtävyydet, historialliset paikat, kirkot
Suomen tutuus	Suomessa aikaisemmin vain 27%
Matkaseura	Perheenjäsenet (57%), ystävät (28%), yksin (20%)

3.1.3.4. Aasian puoleiselta Venäjältä saapuneet matkailijat

Aasian puoleiselta Venäjältä (eli Uralin itäpuolelta) saapuneita matkailijoita oli aineistossa vain 37 henkilöä, joten kovin pitkälle meneviä yleistyskiä ei tästä joukosta voi tehdä.

Aasian puoleiselta Venäjältä saapuneet matkailijat olivat suurimmaksi osaksi bussilla liikkuvia ryhmämatkailijoita, jotka olivat menossa Ruotsiin tai Pohjoismaiden kiertomatalle. Muita matkailijoita enemmän joukossa oli myös monen maan Euroopan matkalle menijöitä. Matkan tarkoituksena oli luonnollisesti loma. Muita useammin Aasian puoleiselta Venäjältä saapuneet olivat matkalla perheenjäsenten sekä ystävien kanssa. Suomessa he viipyivät pääsääntöisesti kaksi päivää, koko matkalla viikosta kahteen viikkoon. Suurin osa olikin ostanut pakettimatkan kotimaastaan koko matkareitille.

Suomen rooli oli olla yksi kiinnostava kohde kiertomatalla, joskus pääkohde, harvemmin kauttakulkumaa. Suomen kautta matkustamiseen oli vaikuttanut Suomen kiinnostavuus matkakohteena, pakettimatkan ostaminen sekä ystävien ja tuttavien suositukset. Suomessa he olivat käyneet sightseeing-ajeluilla ja katsomassa matkailunähtävyyksiä.

Suomi oli pääsääntöisesti entuudestaan tuntematon maa, mutta etukäteen oli kuitenkin saatu Suomen matkailutarjonnasta hyvää informaatiota. Suomen matkailupalveluihin he olivat erittäin tyytyväisiä, eniten oli miellyttänyt turvallisuus, luotettavuus sekä puhtaus. Tyytymättömiä oltiin lähinnä hintatasoon. Vaihtoehtoiset, eteläiset matkareitit eivät kiinnostaneet, mutta sitäkin enemmän oltiin kiinnostuneita Pohjoismaista lomakohteina.

Demografisesti tarkasteltuna joukossa oli eniten 35-44-vuotiaita, huomattavasti enemmän kuin muissa ryhmissä. Naisia oli aineistossa kolme neljäsosaa. Ammatilliselta asemaltaan Aasian puoleiselta Venäjältä saapuneet olivat useimmiten asiantuntijatehtävissä, johtavassa asemassa tai toimihenkilöitä. Aasian puoleiselta Venäjältä saapuvan matkailijan profiili on nähtävissä taulukossa 16.

Taulukko 16. Aasian puoleiselta Venäjältä saapuvan matkailijan profiili

Muuttuja	Aasian puoleiselta Venäjältä saapuva matkailija
Matkareitti	Ruotsi (51%), Pohjoismaiden kiertomatka (19%) Euroopan kiertomatka (16%)
Syy Suomen valintaan reitiksi	Halu vierailla Suomessa (49%), pakettimatka (27%), ystävien ja tuttavien suositukset (16%)
Suomen rooli matkaohjelmassa	Yksi kohde kiertomatalla (57%), pääkohde (24%)
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta koko matkareitille (87%)
Matkan luonne	Ryhmämatkalla (89%)
Kulkuväline	Suomeen linja-auto (78%), lentokone (14%) Suomesta laiva (81%), lentokone (19%)
Matkan tarkoitus	Loma
Viipymä	Suomessa 2 vrk (65%), koko matkalla alle viikko (53%) tai viikosta kahteen (36%)
Palveluiden käyttö Suomessa	Kaupunkinähtävyydet
Suomen tuttuus	Vähän tunnettu maa (19% käynyt aikaisemmin)
Matkaseura	Perheenjäsenet (60%), ystävät (24%), yksin (14%)

3.2. Matkailijatyyppien tunnistaminen kokonaisaineistosta

Haastatteluaineiston perusteella tuotettu kokonaiskuva Etelä-Suomen kautta länteen suuntautuvasta venäläismatkustuksesta osoittaa, että vastaajista kaksi kolmasosaa oli Suomessa siksi, että he olivat kiinnostuneita Suomesta matkakohteena ja kolmasosa oli käyttänyt Suomea puhtaasti kauttakulkuun. Haastatteluaineiston perusteella matkailijat voidaan jakaa kolmeen ryhmään:

- 1) Suomen pääkohteekseen valinneet matkailijat, jotka käyttivät Suomen-matkan ohella hyväkseen Suomen hyviä yhteyksiä länteen.
- 2) Suomen yhdeksi kiinnostavaksi kohteeksi valinneet matkailijat, jotka ovat valinneet Suomen gateway-reitiksi länteen. Valtaosa tähän ryhmään kuuluvista matkailijoista ilmoitti syyksi Suomen valintaan reitiksi, että Suomi kuului valmiiseen pakettiin. Vaikka reitti oli matkatoimiston suunnittelema, niin Suomesta oltiin kiinnostuttu matkakohteena.
- 3) Jonkun muun maan päämatkakohteekseen valinneet kauttakulkumatkailijat, jotka matkustavat kohteeseensa Suomen kautta ainoastaan kustannussyistä tai reitin nopeuden vuoksi.

Kahta ensimmäistä ryhmää edustaneet matkailijat saapuivat Suomeen yleensä maitse linja-autolla, junalla tai henkilöautolla, ja jatkoivat matkaansa laivalla kohti Ruotsia. Kolmannen ryhmän matkailijat olivat yleisemmin transfer-lentomatkustajia. Varsinaiset välittäjäalueen palveluja hyödyntävät matkailijat, siis gateway-matkailijat, kuuluvat kakkosryhmään. Tutkimuksessa arvioidaan kuitenkin myös kahta muuta matkailijaryhmää, sillä Suomea kauttakulkualueena pitävien matkailijoiden joukosta saattaa löytyä potentiaalisia gateway-matkailijoita. Lisäksi Suomea pääkohteena pitävien matkailijoiden näkemykset voivat olla arvokkaita Suomen matkailuattraktioiden kehittämisessä. Seuraavissa kappaleissa analysoidaan kunkin matkailijatyyppin ominaispiirteitä.

3.2.1. 'Suomi on gateway-kohde matkalla kolmansiin maihin' –matkailijatyypit

Tutkimusaineiston perusteella venäläinen gateway-matkailija on lomamatkailija, joka on matkustamassa Suomesta eteenpäin kolmansiin maihin. Suomi on tällöin yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Gateway-matkailijoiden osuus koko aineistosta oli puolet. Lähtöalueittain tarkasteltuna suurin osa gateway-matkailijoista oli kotoisin Pietarin alueelta, mutta joukossa oli paljon matkailijoita myös Moskovan alueelta, muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä sekä Aasian puoleiselta Venäjältä. Gateway-matkailijoista vain hieman yli puolet oli käynyt Suomessa aikaisemmin. Selkeästi kuitenkin korostui se, että Pietarin alueelta tullee Suomi oli jo tuttu maa, mutta muille suhteellisen ”uusi kohde”. Suosituin matkakohde oli Ruotsi (58%). Suosittuja olivat myös Pohjoismaiden kiertomatka (27%), joka tavallisesti sisälsi kaikki neljä Pohjoismaata tai Suomi-Ruotsi-Tanska - yhdistelmän ja pitkät Euroopan kiertomatkat (9%), jotka sisälsivät tavallisesti 4-8 maata. Euroopan kiertomatkoihin pääkohde oli usein Ranska (Pariisi). Suurin osa gateway-matkailijoista oli ryhmämatkailijoita (82%), jotka olivat ostaneet pakettimatkan kotimaasta koko matkareitille. Kolme neljäsosaa Suomeen saapuvista gateway-matkailijoista käytti matkantekoon linja-autoa, loput tulivat junalla, omalla autolla tai lentokoneella. Lentokoneella saapuneet lähtivät myös lentäen, muut jatkoivat matkaansa laivalla.

Gateway-matkailijat olivat selkeästi lomamatkailijoita, sillä yhdeksän vastaajaa kymmenestä piti lomaa matkan syynä niin Suomessa kuin muissakin maissa. Matkan kesto jäi gateway-matkailijalle lyhyeksi, pääsääntöisesti Suomessa viivytettiin 1-3 vuorokautta, vaikka koko matka kesti pääsääntöisesti vajaan viikon. Majoituspalveluita käytti Suomessa kuitenkin joka viides matkailija. Gateway-matkailijat matkustivat useimmiten perheenjäsenten ja ystävien kanssa, mutta moni matkusti myös yksin tai työkavereiden kanssa.

Pakettimatkan ostaminen ja kiinnostus Suomeen matkakohteena olivat yleisimmät syyt, miksi vastaajat olivat valinneet reitin Suomen kautta. Myös reitin nopeus sekä ystävien ja sukulaisten suositukset olivat vaikuttaneet matkapäätökseen. Gateway-matkailijoista 97%

oli käyttänyt jonkinlaisia palveluita tai nähtävyyksiä Suomessa ollessaan. Suosituimpia olivat sightseeing ajelut, matkailunähtävyydet ja kirkot eli tyypillistä kaupunkimatkailua. Usein pakettimatkaan sisältyy juuri kaupunkikiertoajelu, joissa ryhmän oppaan johdolla kierretään läpi tärkeimmät nähtävyydet. Suosittuja olivat myös ostokset, historialliset paikat ja vesipuistot. Joka viides matkailija myös käytti ravintoloita, majoituspalveluita ja vieraili museossa. Gateway-matkailijoille Suomi oli vastannut odotuksia ja 94% oli ollut erittäin tai melko tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin. Gateway-matkailijoille parasta Suomessa oli puhtaus, turvallisuus, ystävällisyys ja luonto. Eniten harmittamaan oli jäänyt hintataso ja sää. Puolet gateway-matkailijoista koki, että Suomen matkailutarjonnasta oli etukäteen saatavilla hyvää informaatiota, kolmasosa oli sitä mieltä, että informaatiota oli saatavilla, mutta se ei ollut riittävää tai kaikilta osin hyödyllistä. Reilu 10% ei edes ollut yrittänyt hankkia informaatiota etukäteen ja vain 5%:n mielestä informaatiota oli saatavissa vähän tai ei lainkaan.

Kiinnostus vaihtoehtoisia matkareittejä kohtaan oli kaikissa matkailijaryhmissä vähäistä, mutta gateway-matkailijat olivat muita ryhmiä huomattavasti kiinnostuneempia kokeilemaan eteläisempiä reittejä, erityisesti Puolan ja Viron kautta. Puola koettiin ennen kaikkea kiinnostavaksi maaksi. Virossa oli kiinnostavuuden ohella ystäviä tai sukulaisia ja sijainti nähtiin hyväksi. Vajaa neljännes vastaajista oli kiinnostunut matkustamaan kohteeseen suoraan kotimaasta. Monet halusivat kuitenkin varta vasten matkustaa Suomen kautta, sillä vaikka reitti oli usein matkatoimiston suunnittelema, niin Suomi koettiin itsessään kiinnostavaksi kohteeksi. Suomen kautta pääsee helposti Ruotsiin ja muihin Pohjoismaihin. Gateway-matkailijat olivat myös muita ryhmiä kiinnostuneempia Itämeren alueesta lomakohteena. Eniten kiinnostusta oli Pohjoismaita kohtaan, joista kiinnostavin oli Ruotsi, seuraavina Norja, Tanska ja Suomi. Itämeren eteläpuolisista maista kiinnostavimpia olivat Puola ja Viro, joskin Itämeren eteläpuolisten alueiden kiinnostavuus jäi kauaksi Pohjoismaiden kiinnostavuudesta. Pitkillä Euroopan kiertomatkailuilla matkan pääkohde on yleensä Keski- tai Etelä-Euroopassa, mutta siitä huolimatta Pohjoismaisistakin kohteista oltiin kiinnostuneita.

Gateway-matkailijat olivat demografisesti hyvin samanlaisia Suomi-matkailijoiden kanssa. Voidaan kuitenkin todeta, että gateway-matkailijat olivat iän perusteella jakautuneet heterogeenisesti kaikkiin ryhmiin, eniten oli 25-34-vuotiaita kuten muissakin ryhmissä. Joukossa oli muita ryhmiä enemmän naisia ja yksinasuvia. Ammatilliselta asemaltaan gateway-matkailijat olivat yleisemmin asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa.

Taulukkoon 17 on koottu yhteenvetona gateway-matkailijalle tyypilliset piirteet. Gateway-matkailijan yksityiskohtaisempi profiili on esitetty liitteessä 2 (jossa myös transit-matkailijan ja Suomi-matkailijan profiilit).

Taulukko 17. Gateway-matkailijan profiili

Kotipaikka	Kaikkialta Venäjältä; Pietarin ja Moskovan alueet
Matkareitti	Ruotsi (58%), Pohjoismaiden kiertomatka (27%) Euroopan kiertomatka 4-8 maata (taval. Ranskaan asti) 9%
Syy Suomen valintaan reitiksi	Pakettimatka, kiinnostus Suomeen lomakohteena
Suomen rooli matkaohjelmassa	Suomi yksi kiinnostava kohde kiertomatalla
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta koko matkareitille
Matkan luonne	Matkalla ryhmän kanssa
Kulkuväline	Suomeen linja-autolla tai junalla, eteenpäin laivalla
Matkan tarkoitus	Loma
Viipymä	Suomessa 1-3 vrk, matkan koko kesto alle viikko
Palveluiden käyttö Suomessa	Kaupunkimatkailua ja matkakohteisiin tutustumista
Suomen tuttuus	Pietarilaisille tuttu, muille suhteellisen "uusi kohde"
Matkaseura	Perhe ja ystävät

3.2.2. 'Suomi on vain kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen' –matkailijatyyppi

Puhtaasti kauttakulkuun (transit) Suomea käytti 32% vastaajista. Suurin osa (68%) tämän ryhmän matkailijoista oli transfer-lentomatkestajia, jotka vaihtoivat konetta Helsinki-Vantaan lentokentällä viipyen Suomessa vain muutaman tunnin. Loput transit-matkailijoista saapuivat Suomeen linja-autolla, junalla ja henkilöautolla, ja jatkoivat matkaansa laivalla kohti Ruotsia.

Enemmistö transit-matkailijoista oli kotoisin Venäjältä, erityisesti Suomen lähialueelta Pietarista ja Leningradin läänistä (67%). Huomattavaa oli, että Pietarin alueelta tulleista

jopa 78% oli aikaisemmin käynyt Suomessa, myös aikaisempien käyntikertojen lukumäärä oli suuri. Suhteellisesti suuri osa eli joka kymmenes transit-matkailija oli kotoisin IVY-maista. Heistä vain viidesosa oli käynyt aikaisemmin Suomessa ja silloinkin vain yhden kerran. Muihin matkustajaryhmiin verrattuna transit-matkailijoiden joukossa oli huomattavasti enemmän Suomeen jo aikaisemmin tutustuneita matkailijoita. Transit-matkailijoista kolmasosa oli matkalla muihin Pohjoismaihin, suurin osa Ruotsiin, jonkin verran Norjaan ja loput vierailivat monessa Pohjoismaassa. Hieman vajaa kolmasosa oli puolestaan matkalla Atlantin yli Pohjois-Amerikkaan ja seitsemäsosa oli matkalla Aasiaan. Siinä missä IVY-maalaiset hyödynsivät lähes pelkästään lentoyhteyttä Yhdysvaltoihin, niin pietarilaiset käyttivät monipuolisesti hyväksi Helsinki-Vantaan lentokentän tarjoamia lentoreittejä niin Pohjois-Amerikkaan kuin Aasiaankin, mutta myös muihin Euroopan kohteisiin.

Transit-matkailijat olivat enimmäkseen liikkeellä omatoimisesti (83%). Matkan he olivat pääsääntöisesti myös järjestäneet omatoimisesti koko matkareitille (49%) tai ostaneet paketin kotimaastaan koko matkareitille (36%). Muulla tavoin matka oli järjestynyt joka kymmenennelle transit-matkailijalle, nämä matkustajat olivat enimmäkseen liikematkailijoita, joiden matka oli järjestetty töiden kautta.

Kun transit-matkailijoilla oli Suomessa matkan tarkoituksena pääsääntöisesti kauttakulku, niin matkan tarkoituksena muissa maissa oli loma (45%), työmatka (29%) ja ystävien ja sukulaisten luona vierailu (23%). Siinä missä Suomen läpi vain piipahdettiin (vain 10% ilmoitti käyttäneensä majoituspalveluita Suomessa), niin muissa maissa he viihtyivätkin muita matkustajia kauemmin, sillä 60% matkailijoista viipyi matkallaan pidempään kuin viikon. Suurin osa transit-matkailijoista oli liikkeellä yksin (40%) tai perheenjäsenen (39%) kanssa. Yksinmatkustavien ja työkavereiden kanssa matkustavien osuudet olivat koko aineistoon suhteutettuna suurimmat ja vastaavasti perheenjäsenen ja ystävien kanssa matkustavien osuudet pienimmät.

Transit-matkailijat olivat valinneet Suomen matkareitiksi, koska matkustaminen Suomen

kautta oli nopeinta, halvinta ja turvallisinta. Matkustajista joka viides matkusti Suomen kautta, koska oli ostanut Suomen sisältävän pakettimatkan. Lyhyen viipymänsä johdosta vain vajaa puolet transit-matkailijoista oli käyttänyt Suomessa ollessaan palveluita tai nähtävyyksiä. Ne, jotka olivat käyttäneet Suomen palveluita ja nähtävyyksiä olivat tehneet ostoksia, käyneet kirkoissa, ravintoloissa, kylpylöissä ja vierailleet katsomassa matkailunähtävyyksiä. Transit-matkailijat eivät olleet niin tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin kuin muut matkustajat. Osittain syynä oli se, että Suomessa vietetty aika oli jäänyt lyhyeksi eikä mielikuvaa ollut kunnolla syntynyt. Suomessa oltiin tyytyväisiä puhtauteen, turvallisuuteen, ystävällisyyteen sekä muita enemmän palvelujen laatuun. Pettyneitä puolestaan oltiin hintatasoon, säähän, informaation saannin vaikeuteen sekä kielitaitoon. Suurin osa transit-matkailijoista koki, että Suomesta oli saatavilla etukäteen hyvää informaatiota, joskin reilu kolmannes ei ollut edes yrittänyt hankkia informaatiota etukäteen.

Transit-matkailijat olivat vähiten kiinnostuneet vaihtoehtoista matkareiteistä. Itämeren eteläpuolisista maista edes vähän kiinnostavin vaihtoehto oli matkustus Puolan kautta, koska Puola on lähempänä Eurooppaa ja osa oli aikaisemmin jo käyttänyt mahdollisuutta matkustaa Puolan kautta. Transit-matkailijat olivat puolestaan muita innostuneempia matkustamaan kohteeseensa suoraan kotimaasta, koska se olisi nopeinta. Ongelmana oli vain, että kotipaikasta ei ollut suoria lentoja haluttuun kohteeseen tai suora lento olisi Moskovasta. Tämä veisi aikaa ja tulisi kalliimmaksi. Transit-matkailijat olivat myös muita matkustajaryhmiä vähemmän kiinnostuneita Itämeren alueesta lomakohteena. Vastanneista puolet piti Ruotsia ja Suomea kiinnostavana. Seuraavaksi tulivat Norja ja Tanska. Itämeren eteläpuoliset maat kiinnostivat vähän, näistä maista kiinnostavin oli Puola. Transit-matkailijoiden mielenkiinto oli siis monesti muualla kuin Itämeren alueella, sillä heille mieluisempia kohteita olivat Pohjois-Amerikan ja Aasian kohteet.

Demografisesti transit-matkailijat olivat muita matkustajaryhmiä vanhempia, joukossa oli enemmän miehiä kuin muissa ryhmissä ja ammatilliselta asemaltaan transit-matkailijat

olivat useimmiten asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa. Muita ryhmiä enemmän joukossa oli eläkeläisiä (taulukko 18).

Taulukko 18. Transit-matkailijan profiili

Kotipaikka	Pietarin alue, IVY-maat
Matkareitti	Pohjois-Amerikka (32%), Ruotsi (23%), Thaimaa (8%), Norja (7%), Kiina (3%), Japani (3%)
Syy Suomen valintaan reitiksi	Suomen kautta nopeinta, edullisinta ja turvallisinta
Suomen rooli matkaohjelmassa	Suomi on kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen
Matkan järjestämistapa	Järjestänyt matkan omatoimisesti tai pakettimatka
Matkan luonne	Matkalla omatoimisesti
Kulkuväline	Yleisemmin lentokone
Matkan tarkoitus	Suomessa kauttakulku, muualla työmatka, loma tai ystävien ja sukulaisten luona vierailu
Viipymä	Suomessa muutama tunti, muualla yli viikko
Palveluiden käyttö Suomessa	Vähäistä, suosituinta ostokset ja kaupunkinähtävyydet
Suomen tuttuus	Pietarin alueelta tullee Suomi ennestään hyvin tuttu maa
Matkaseura	Yksin tai työkavereiden kanssa. Myös perheen kanssa.

3.2.3. 'Suomi pääkohde, muut maat sivukohteita' –matkailijatyyppi

Gateway- ja transit-matkailijoiden lisäksi tutkimuksesta löytyi kolmas suuri ryhmä eli Suomea pääkohteena pitävät matkailijat, jotka Suomen-matkan lisäksi kävivät myös muualla. Näitä matkailijoita oli aineistossa 18%. Pietarilaisia oli Suomi-matkailijoiden joukossa eniten, mutta muihin ryhmiin verrattuna vähiten. Suhteellisesti useammin Suomi-matkailijat tulivat hieman kauempaa eli muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä sekä Moskovasta. Suomi-matkailijoista kolme neljäsosaa oli matkalla Ruotsiin ja 13% oli Pohjoismaiden kiertomatalla. Suomessa oli aikaisemmin käynyt 56% matkustajista. Lähialueilla asuville Suomi oli tutumpi kohde kuin niille, jotka asuivat kauempana. Samoin lähialueilla asuvat olivat käyneet useammin Suomessa.

Suomi-matkailijoista puolet oli matkalla omatoimisesti ja puolet oli matkalla ryhmän kanssa. Suomi-matkailijat olivat useimmiten ostaneet pakettimatkan kotimaasta koko matkareitille (59%). Moni oli kuitenkin järjestänyt matkansa itse (27%) tai tullut

omatoimisesti Suomeen ja ostanut vasta Suomesta pakettimatkan eteenpäin (9%). Suomi-matkailijat käyttivät kaikkia kulkuvälineitä Suomeen saapuessaan. Eniten heitä saapui linja-autolla ja henkilöautolla, mutta myös lentokoneella, junalla ja laivalla. Muita matkailijaryhmiä enemmän Suomi-matkailijat suosivat henkilöautoa, junaa ja laivaa. Suomesta he jatkoivat matkaa pääsääntöisesti laivalla, monet ottivat oman auton mukaan laivalle ja vajaa 10% jatkoi matkaa lentokoneella.

Matkan tarkoitus Suomessa oli heterogeenisimmin jakautunut eri vaihtoehtojen kesken. Suuri osa oli Suomessa lomamatkalla, mutta muita matkailijaryhmiä useammin vierailmassa ystävien ja sukulaisten luona, työmatkalla tai opintoihin liittyvistä syistä. Matkan syy muissa maissa oli pääsääntöisesti loma, mutta osa oli myös työmatkalla tai vierailmassa ystävien ja sukulaisten luona. Suomessa Suomi-matkailijat viihtyivät muita matkailijaryhmiä pidempään. Hieman yli puolet Suomi-matkailijoista vietti Suomessa enemmän kuin kaksi päivää. Majoituspalveluita oli käyttänyt 40%, mutta moni yöpyi Suomessa sukulaisten ja tuttavien luona. Koko matkan kesto oli pääsääntöisesti alle kaksi viikkoa, usein 3-5 vuorokautta. Suomi-matkailijat olivat matkalla perheenjäsenten tai ystävien kanssa, usein molempien. Yksin ja työkavereiden kanssa matkustaneita oli muita ryhmiä vähemmän.

Tavallisimmat Suomi-matkailijoiden syyt matkustaa Suomen kautta olivat kiinnostus Suomeen matkakohteena, ystävät ja tuttavat olivat suositelleet matkaa tai reittivaihtoehtoa sekä Suomen turvallisuus muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Suomessa Suomi-matkailijat käyttivät monipuolisimmin matkailupalveluja kuin muut matkailijaryhmät. Eniten oli tehty ostoksia ja käyty vesipuistossa (tai muissa huvipaikoissa). Vajaa puolet vastanneista oli käynyt sightseeing-ajeluilla tai katsomassa matkailunähtävyyksiä. Suuri osa oli myös käynyt historiallisilla paikoilla, kirkoissa tai museoissa tai käyttänyt majoitus-, ravintola- ja liikennöintipalveluja. Suomi-matkailijat olivat erittäin tyytyväisiä Suomen matkailupalveluihin. Eniten Suomessa miellyttivät puhtaus, turvallisuus, ystävällisyys ja luonto, mutta myös palvelujen laatu, sää, luottavuus ja kielitaito. Eniten Suomessa oli jäänyt harmittamaan hintataso, sää ja hitaus. Puolet Suomi-matkailijoista koki, että Suomen

matkailutarjonnasta oli etukäteen saatavilla hyvää informaatiota, jakauma oli samanlainen kuin gateway-matkailijoilla.

Suomi-matkailijat eivät juuri olleet kiinnostuneet vaihtoehtoisista eteläisemmistä matkareiteistä, paitsi Virosta. He olivat myös muita ryhmiä vähemmän kiinnostuneet matkustamaan kotimaasta suoraan. Pohjoismaista lomailutarkoituksissa Suomi-matkustajat olivat erittäin kiinnostuneita, luonnollisesti eniten kiinnostusta herätti Suomi (80%) ja seuraavina Ruotsi, Norja ja Tanska. Itämeren eteläpuolisista maista ei oltu kiinnostuneita sen enempää kuin muissakaan ryhmissä, kiinnostavimpana pidettiin Puolaa.

Demografisesti tarkasteltuna Suomi-matkustajat olivat muita matkustajaryhmiä hieman nuorempia, enemmistö matkustajista oli naisia, kuten muissakin ryhmissä. Ammatilliselta asemalta he olivat usein asiantuntijatehtävissä tai johtajia, muita useammin toimihenkilöitä tai yrittäjiä.

Taulukko 19. Suomi-matkailijan profiili

Kotipaikka	Muu Euroopan puoleinen Venäjä, Moskovan alue
Matkareitti	Ruotsi (75%), Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata) (13%)
Syy Suomen valintaan reitiksi	Kiinnostus Suomeen lomakohteena, ystävien ja tuttavien suositukset sekä turvallisuus
Suomen rooli matkaohjelmassa	Suomi on matkan pääkohde, mutta käydään myös muualla
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka (59%), omatoimisesti järjestetty (27%) tai matka eteenpäin hankittu vasta Suomesta (9%)
Matkan luonne	Puolet matkalla omatoimisesti, puolet ryhmämatkalla
Kulkuväline	Kaikilla välineillä: linja-autolla, autolla, junalla, laivalla ja lentäen Suomesta eteenpäin laivalla
Matkan tarkoitus	Suomessa loma tai ystävien / sukulaisten luona vierailu, muissa maissa loma
Viipymä	Suomessa 2-5 vrk, koko matkalla alle 2 viikkoa
Palveluiden käyttö Suomessa	Monipuolisesti: mm. ostokset, vesipuistot, matkailunähtävyydet
Suomen tuttuus	Suomi tuttu lähialueita tuleville, muille tuntemattomampi
Matkaseura	Perhe ja ystävät

3.2.4. Yhteenveto matkailijatyypeistä

Tässä kappaleessa kootaan yhteen kunkin matkailijatyyppin erityispiirteet haastattelulomakkeen tärkeimpien kysymysten osalta.

Vastaajien kotipaikka

Suurin osa vastaajista oli kotoisin Venäjältä (96%) ja pieni osa IVY-maista (4%). Venäläiset vastaajat oli jaoteltiin kotipaikan mukaan neljään ryhmään: Pietarin alue (60%), Moskovan alue (20%), muu Euroopan puoleinen Venäjä (16%) sekä Aasian puoleinen Venäjä (4%).

Lähtöalueittain tarkasteltuna gateway-matkailijoita saapui absoluuttisesti eniten kaikilta Venäjän alueilta ja he olivatkin heterogeenisemmin jakautuneet maantieteellisesti. Suurin osa gateway-matkailijoista oli kotoisin Pietarin, Moskovan ja Euroopan puoleisen Venäjän alueelta. Mutta vaikka Aasian puoleisen Venäjän osuus oli tässä ryhmässä vain 4%, niin heistä kuitenkin lähes 60% oli gateway-matkailijoita. Transit-matkailijoiden joukossa oli keskivertoa enemmän Pietarin alueelta (67%) ja IVY-maista (10%) saapuneita. Suomi-matkailijoistakin suurin osa oli Pietarin alueelta (48%), mutta huomattavasti muita ryhmiä vähemmän. Suomi-matkailijoissa oli puolestaan keskivertoa enemmän Euroopan puoleiselta Venäjältä (23%), Moskovan alueelta (22%) ja Aasian puoleiselta Venäjältä (5%) saapuneita matkailijoita. Lähtöalueiden mukaan matkailijoista on koottu profiilit, jotka ovat nähtävissä liitteessä 3.

Vastaajien matkareitti

Suomen kautta kulkeneista venäläisistä vastaajista 70% matkaili Pohjoismaissa (Suomen kautta Ruotsiin 50%, Norjaan 3% ja Pohjoismaiden kiertomatalle 17%). Muualle Eurooppaan oli matkalla 15% venäläisistä matkailijoista, joista 6% monen maan Euroopan kiertomatalle ja 8% yhteen tai kahteen eurooppalaiseen maahan (suosituimmat maat Saksa ja Italia). Kaukokohteista suosituimmat olivat Pohjois-Amerikka 10% (USA) sekä Aasia (5%) (Thaimaa).

Vastaajien matkareitti kulki pääsääntöisesti sekä meno- että paluumatkalla Suomen kautta. Transit-matkailijat tekivät luonnollisesti matkoja muita ryhmiä kauemmaksi. Koska transit-matkailijat käyttivät matkan tekoon useimmiten lentokonetta, niin matkat suuntautuivat niin Pohjois-Amerikkaan, Aasiaan kuin yksittäisiin eurooppalaisiin kohteisiinkin, mutta myös Pohjoismaihin. Suomi-matkailijat puolestaan matkustivat lähinnä ”lähialueilla” joko Ruotsissa ja kierrellen Pohjoismaita. Gateway-matkailijat puolestaan suuntasivat pääsääntöisesti Ruotsiin tai kiersivät Pohjoismaita, mutta matkustivat jonkun verran myös pitkille Euroopan kiertomatkaille.

Vastaajien matkaseura

Vastaajista yli puolet oli matkalla perheen tai sukulaisten kanssa (52%). Loput matkustivat ystävien kanssa (24%), yksin (22%) tai työkavereiden kanssa (10%). Turistiryhmän kanssa matkalla oli vastaajista 56% ja omatoimisesti oli matkalla 44%.

Matkaseuran mukaan tarkasteltuna gateway- ja Suomi-matkailijoiden profiilit olivat hyvin samankaltaiset. Suurin osa oli liikkeellä perheenjäsenten ja ystävien kanssa, usein molempien. Yksin matkustaneita oli keskimääräistä vähemmän kummassakin ryhmässä, mutta gateway-matkustajien joukossa oli enemmän työkavereiden kanssa matkustaneita. Transit-matkailijoiden joukossa oli puolestaan keskivertoa enemmän yksin ja työkavereiden kanssa matkustaneita ja keskivertoa vähemmän perheen ja ystävien kanssa matkustaneita. Siinä missä huomattava osa gateway-matkailijoista matkusti turistiryhmän kanssa ja transit-matkailijoista matkusti omatoimisesti, niin Suomi-matkailijoista puolet oli matkalla ryhmän kanssa ja puolet oli matkalla omatoimisesti.

Kulkuväline Suomeen ja Suomesta

Vastaajat saapuivat Suomeen linja-autolla (51%), lentokoneella (28%), junalla (11%), henkilöautolla (8%) tai laivalla (2%). Suomesta vastaajat jatkoivat matkaa joko laivalla (72%) tai lentokoneella (28%).

Gateway-matkailijoista 76% saapui Suomeen linja-autolla, 10% junalla (junalla matkustaneita muihin verrattuna suhteellisesti eniten) ja loput muilla kulkuvälineillä. Suomesta suurin osa gateway-matkailijoista jatkoi matkaansa laivalla kohti Ruotsia (92%). Suomea pääkohteena pitäneistä matkailijoista myös suurin osa saapui Suomeen linja-autolla (48%). Suomi-matkailijat käyttivät kuitenkin muita ryhmiä monipuolisemmin hyväkseen eri kulkuvälineitä. Omalla autolla saapuneita oli viidesosa eli huomattavasti enemmän kuin muissa ryhmissä. Myös junalla ja lentokoneella saapuneita oli paljon (ä 15%). Samoin kuin gateway-matkailijoista, niin Suomi-matkailijoistakin suurin osa jatkoi matkaansa laivalla (91%), moni matkustajista myös otti oman auton mukaan laivaan. Transit-matkailijoista puolestaan suurin osa saapui Suomeen ja lähti Suomesta lentäen (68%). Loput transit-matkailijat saapuivat Suomeen linja-autolla (15%), junalla (11%) tai omalla autolla (6%). Nämä matkustajat puolestaan jatkoivat matkaansa laivalla.

Vaihtoehtoisten reittien kiinnostavuus

Vastaajat olivat yleensä vain hyvin vähän kiinnostuneita vaihtoehtoista eteläisemmistä matkareiteistä. Suoraan kotimaasta oli kiinnostunut matkustamaan 27% vastaajista, mutta kolmasosa ei sitä halunnut.

Yksikään ryhmistä ei ollut kovin kiinnostunut vaihtoehtoista ja eteläisemmistä matkareiteistä, mutta gateway-matkailijat olivat muita ryhmiä kiinnostuneempia kokeilemaan eteläisempiä reittejä. Matkustaminen Puolan ja Viron kautta kiinnosti eniten, ja Latvian ja Liettuan kautta vähiten. Transit- ja Suomi-matkailijat olivat kumpikin vain vähän kiinnostuneita eteläisistä reiteistä. Transit-matkustajat olivat eniten kiinnostuneita matkustamaan länteen Puolan kautta ja Suomi-matkailijat puolestaan Viron kautta. Suomi-matkailijat olivat haluttomampia matkustamaan suoraan kohteeseen kotimaastaan, sillä Suomella oli erityinen rooli matkaohjelmassa, mutta gateway- ja transit-matkailijoiden joukossa löytyi siihen kiinnostusta. Transit-matkailijat kuitenkin arvostivat Suomen hyviä lentoyhteyksiä länteen ja gateway-matkailijat olivat ostaneet valmiin matkan, johon kuului matka Suomen kautta.

Matkan tarkoitus ja viipymä Suomessa

Vastaajien yleisin matkan tarkoitus Suomessa oli loma (67%) tai kauttakulku (22%). Muissa maissa matkan tarkoitus oli loma (75%), ystävien ja sukulaisten luona vierailu (13%) tai työmatka (12%).

Gateway-matkailijoilla oli matkan tarkoituksena Suomessa pääsääntöisesti loma. Suomi-matkailijoilla oli myös matkan tarkoituksena pääsääntöisesti loma, mutta hajontaa oli enemmän; matkailijat olivat tapaamassa sukulaisia ja ystäviä, työmatkalla, opiskeluun liittyvistä syistä tai muista syistä. Transit-matkailijoista suurin osa piti Suomea vain kauttakulkumaana (67%) ja loppuilla syynä oli loma tai työmatka. Transit-matkailijat myös viipyivät lyhyimmän aikaa Suomessa, usein vain muutaman tunnin ja korkeintaan 2 vuorokautta (vain 10% käytti majoituspalveluita Suomessa). Gateway-matkailijat viipyivät Suomessa pääsääntöisesti 1-3 vuorokautta (21% käytti majoituspalveluita Suomessa) ja Suomea pääkohteenaan pitävät 2-5 vuorokautta (40% käytti majoituspalveluita Suomessa, mutta moni yöpyi tuttavien/sukulaisten luona), usein myös pidempään. Mitä suurempi rooli Suomella oli vastaajan matkaohjelmassa, sitä pidempään vastaaja viipyi Suomessa.

Matkan ostotapa

Suurin osa vastaajista oli joko ostanut pakettimatkan kotimaastaan koko matkareitille (65%) tai järjestänyt matkan omatoimisesti koko matkareitille (25%). Omatoimisesti Suomeen saapuneita ja täältä pakettimatkan ostaneita oli 3% ja muulla tavoin matkan järjestäneitä 5%.

Gateway-matkailijat pääsääntöisesti ostivat pakettimatkan kotimaasta koko matkareitille (85%). Suurin osa Suomi-matkailijoistakin osti pakettimatkan koko matkareitille (59%), mutta moni myös järjesti matkan omatoimisesti (27%) tai järjesti matkan omatoimisesti Suomeen, josta vasta osti pakettimatkan eteenpäin (9%). Suurin osa transit-matkailijoista puolestaan järjesti matkan omatoimisesti koko matkareitille (49%), tässä ryhmässä oli muita vähemmän pakettimatkan ostaneita (36%). Transit-matkailijoiden joukossa oli muita ryhmiä

enemmän matkansa muulla tavoin järjestäneitä, eli matkan oli vastaajan puolesta hankkinut joku muu esimerkiksi työpaikka tai sukulaiset.

Palvelujen käyttö Suomessa

Vastaajista 81% oli käyttänyt Suomessa olonsa aikana palveluita. Palveluiden käyttö jäi kuitenkin suhteellisen vähäiseksi.

Gateway- ja Suomi-matkailijoista 97% oli käyttänyt jonkinlaisia palveluita tai nähtävyyksiä Suomessa ollessaan. Gateway-matkailijat olivat etupäässä käyttäneet kaupunkimatkailuun liittyviä elementtejä: sightseeing-ajelut, matkailunähtävyydet, kirkot ja ostokset. Suomi-matkailijat olivat käyttäneet monipuolisemmin hyväkseen Suomen palvelutarjontaa, kärjessä olivat ostokset, vesipuistot, sightseeing-ajelut ja matkailunähtävyydet. Muita ryhmiä enemmän he olivat käyttäneet ravintola-, majoitus- ja liikennöintipalveluja sekä vierailleet museoissa. Transit-matkailijoista vain 46% oli käyttänyt Suomessa ollessa palveluita tai nähtävyyksiä. Tavallisimmin he olivat tehneet ostoksia, käyneet kirkoissa, ravintoloissa ja vesipuistoissa.

Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle

Suomen kautta matkustamisen syyt olivat yleisimmin pakettimatkan ostaminen (30%), halu vierailla Suomessa (28%), Suomen-reitin nopeus (18%) sekä ystävien ja tuttavien suositukset reitistä tai matkakohteesta (11%).

Suomen-reitin valintaan vaikuttaneet syyt vaihtelivat paljon ryhmittäin. Gateway-matkailijoille suurin yksittäinen ja muista ryhmistä eroava syy oli pakettimatkan ostaminen (43%). Moni oli kuitenkin pakettimatkan ostosta huolimatta kiinnostunut Suomesta myös matkakohteena (31%). Transit-matkailijoille tärkeimmät syyt olivat Suomen reitin nopeus (30%) ja edullisuus (23%). Myös pakettimatkan ostaminen oli vaikuttava tekijä. Suomi-matkailijoille tärkeimmät syyt olivat kiinnostus Suomeen matkakohteena (54%) sekä ystävien ja tuttavien suositukset matkakohteesta tai reittivaihtoehdosta (19%). Sekä Suomi-

matkailijoille että transit-matkailijoille merkitystä oli myös Suomen turvallisuudella.

Informaation saatavuus etukäteen

Vastaajien mielestä Suomen matkailutarjonnasta oli etukäteen: hyvää informaatiota saatavilla (48%); Informaatiota oli saatavilla, mutta sitä ei ollut riittävästi tai se ei ollut kaikin osin hyödyllistä (28%); informaatiota oli saatavissa vähän tai ei lainkaan (5%); tai sitä ei oltu edes yritetty hankkia etukäteen (19%).

Gateway- ja Suomi-matkailijoilla oli hyvin samanlaiset käsitykset etukäteen saatavilla olevasta Suomen matkailutarjontaa käsittelevästä informaatiosta. Molemmista ryhmistä puolet oli sitä mieltä, että hyvää informaatiota oli saatavilla riittävästi, kolmasosan mielestä informaatiota oli saatavilla, mutta ei riittävästi, 5%:n mielestä informaatiota oli vähän tai ei lainkaan saatavilla ja reilu 10% ei ollut edes yrittänyt hankkia informaatiota. Transit-matkailijoista 36% ei ollut edes yrittänyt hankkia informaatiota etukäteen, mutta heistäkin enemmistö katsoi, että hyvää informaatiota oli saatavilla (45%).

Tyytyväisyys ja tyytymättömyys Suomen matkailupalveluihin

Talvella liikkuvista vastaajista Suomen matkailupalveluihin erittäin tyytyväisiä oli 45%, melko tyytyväisiä 51% ja tyytymättömiä 3%.

Tyytyväisempiä Suomen matkailupalveluihin olivat Suomi-matkailijat ja tyytymättömämpiä transit-matkailijat, vaikka heistäkin 90% oli erittäin tai melko tyytyväisiä. Moni transit-matkailija ei ollut ehtinyt nähdä Suomesta juuri mitään. Kaikissa ryhmässä tyytyväisempiä oltiin puhtauteen, turvallisuuteen ja ystävällisyyteen. Muihin ryhmiin verrattuna gateway-matkailijoiden vastauksissa korostui puhtaus, luonto ja sää, transit-matkailijoiden vastauksissa palveluiden laatu ja Suomi-matkailijoiden vastauksissa turvallisuus, ystävällisyys, luonto, luotettavuus ja kielitaito. Eniten pettymystä olivat kaikissa ryhmissä aiheuttaneet hintataso ja sää. Gateway-matkailijoiden vastauksissa korostui muihin ryhmiin verrattuna hintataso, transit-matkailijoilla informaation saannin vaikeus ja Suomi-

matkailijoilla sää ja hitaus.

Kiinnostavat lomakohteet Itämeren alueella ja muualla

Vastaajille kiinnostavin kohde Itämeren alueella oli Ruotsi (65% piti sitä paljon kiinnostavana). Sitä seurasivat Suomi (60%), Norja (57%) ja Tanska (52%). Itämeren eteläpuolisista maista kiinnostavin oli Puola (13%), Viro (12%), Latvia (10%) ja Liettua (9%).

Tässä kysymyksessä Pohjoismaat erottautuivat selkeästi Baltian maista ja Puolasta. Itämeren lomakohteista eniten kiinnostuneita olivat Suomi- ja gateway-matkailijat. Suomi-matkailijoille Suomi oli luonnollisesti kiinnostavin lomailukohde Itämeren alueella, mutta gateway-matkailijoille Suomi oli vasta neljänneksi kiinnostavin Ruotsin, Norjan ja Tanskan jälkeen. Transit-matkailijat olivat puolestaan yhtä kiinnostuneita Ruotsista ja Suomesta. Itämeren eteläpuolisista maista kiinnostavin oli kaikissa ryhmissä Puola (kiinnostuneita 12-14%), seuraavina Viro, Latvia ja viimeisenä Liettua.

Vastauksista oli havaittavissa, että Suomi-matkailijat olivat tyytyväisiä Suomen ja muiden Pohjoismaiden tarjoamiin kohteisiin. Gateway-matkailijoillekin Pohjoismaat olivat kiinnostavia maita, mutta monien mielenkiinto kohdistui myös Keski- ja Etelä-Euroopan kohteisiin, kuten Ranskaan. Transit-matkailijoiden mielenkiinto puolestaan on usein aivan muualla kuin Itämeren alueen kohteissa, heille mielenkiintoisempia olivat kaukomaat, kuten Yhdysvallat ja Thaimaa.

Taustamuuttajat

Kaikissa ryhmissä yli puolet matkustajista oli 25-44-vuotiaita. Suuria eroja ryhmien välillä ei ollut, transit-matkailijoiden joukosta löytyi muita enemmän eläkeikäisiä matkustajia ja Suomi- ja gateway-matkailijoiden joukosta nuorimmat matkustajat. Joka ryhmässä oli naisennemmistö. Gateway-matkailijoista 67% oli naisia, mutta transit-matkailijoista vain 60% ja Suomi-matkailijoista 64%. Perhesuhteiden osalta gateway- ja Suomi-matkailijat

muistuttivat toisiaan: eniten lapsiperheitä (naimisissa, lapsia) sekä sinkkuja (yksinasuva, ei lapsia). Sinkkujen osuus oli suurinta juuri gateway-matkailijoissa - ryhmämatkoille voivat yksinasuvat naiset hyvinkin lähteä yksin tai ystävien kanssa. Transit-matkailijoista suurin osa oli joko lapsiperheellisiä tai lapsettomia pareja. Ammatillisen asemaan mukaan tarkasteltuina kaikissa ryhmissä eniten oli asiantuntijatehtävissä sekä johtavassa asemassa olevia, Suomi-matkailijoissa oli muita ryhmiä enemmän toimihenkilöitä, transit-matkailijoissa eläkeläisiä ja gateway-matkailijoissa asiantuntijatehtävissä olevia sekä niitä, jotka eivät olleet töissä.

Taulukko 20. Yhteenvedo matkailijatyypeistä

Muuttuja	Gateway-matkailija	Transit-matkailija	Suomi-matkailija
Kotipaikka	Kaikkialta Venäjältä; Pietarin ja Moskovan alueet	Lähialueilta Pietarista, kaukaa IVY-maista	Muu Euroopan puoleinen Venäjä, Moskova
Matkareitti (Suomen kautta)	Ruotsi, Pohjoismaiden ja Euroopan kiertomatkat	Pohjoismaat, Pohjois- Amerikka, Aasia	Ruotsi tai Pohjoismaiden kiertomatkä
Suomen rooli matkaohjelmassa	Suomi yksi kiinnostava kohde kiertomatkalla	Kauttakulkumaa	Pääkohde
Syy Suomen valintaan reitiksi	Pakettimatka, halu vieraillla Suomessa	Suomen kautta nopeinta, halvinta ja turvallisinta	Halu vieraillla Suomessa, ystävien ja tuttavien suositukset, turvallisuus
Informaation saatavuus etukäteen	Hyvää infoa saatavilla (49%) Infoa saatavilla, ei riittävästi/ hyödyllistä (34%)	Hyvää infoa saatavilla (45%) En yrittänyt hankkia (36%)	Hyvää infoa saatavilla (50%) Infoa saatavilla, ei riittävästi/ hyödyllistä (34%)
Matkan luonne	Matkalla ryhmän kanssa	Omatoimisesti	50% ryhmämatkalla 50% omatoimisesti
Kulkuväline Suomeen	Linja-autolla, jonkin verran junalla	Lentokoneella	Kaikilla välineillä; autolla linja-autolla, junalla, lentäen
Kulkuväline Suomesta	Laiva Ruotsiin	Lentokoneella	Laiva Ruotsiin
Viipymä Suomessa	1-3 vuorokautta (vain 21% yöpyi)	muutama tunti (vain 10% yöpyi)	2-5 vrk (viihtyy muita pidempään)
Koko matkan kesto	Tavallisesti 3-5 vrk (64%) (7-13 vrk 22%)	Matkalla muita pidempään (30% yli 2 viikkoa)	Tavallisesti 3-5 vrk (46%) (7-10 vrk 29%)
Matkan tarkoitus Suomessa	Loma	Kauttakulku (suurin osa lomamatkalaisia)	Loma, ystävien ja sukulais- ten luona vierailu
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka	Matka järjestetty omatoimisesti	Pakettimatka, omatoimi- sesti järjestetty
Suomessa käytetyt palvelut	Kaupunkimatkailua ja matkakohteisiin tutustumista	Vähäistä, suosituinta ostokset ja kaupunkinähtävyydet	Monipuolista, mm. ostokset, vesipuistot, matkailunähtävyydet
Suomen tutuus	Pietarilaisille tuttu, muille suht. uusi kohde	Suomi hyvin tuttu maa	Suomi tuttu lähialueilta tulleille, muille uusi kohde
Matkaseura	Perhe ja ystävät	Yksin tai työkaverit. Myös perheen kanssa	Perhe ja ystävät
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko paljon 94%	Erittäin tai melko paljon 91%	Erittäin tai melko paljon 99%
Suomessa miellytti muita enemmän	Puhtaus, sää	Palvelujen laatu	Turvallisuus, ystävällisyys, luonto, luotettavuus, kielitaito
Suomessa pettynyt muita enemmän	Hintataso	Informaation saannin vaikeus kielitaito	Sää, hitaus
Kiinnostus käyttää vaihtoehtoisia matkareittejä	Hieman kiinnostusta (vain Viro ja Puola). Haluaa matkustaa Suomen kautta, valmis matka	Vähän kiinnostusta (vain Puola). Suomen hyvät lento- ja muut kulkuyhteydet.	Vähän kiinnostusta (vain Viro). Haluaa matkustaa Suomen kautta, sillä Suomi varsinainen kohde
Kiinnostus matkustaa suoraan kotimaasta	Periaatteessa kiinnostunut, olisi nopeampaa ja helpompaa. Haluaa matkustaa Suomen kautta, Suomi yksi kohde	Periaatteessa kiinnostunut, ongelmana suorien lentojen vähyyks kotimaassa, korkeammat kustannukset	Vähän kiinnostusta. Haluaa vieraillla Suomessa, Suomi varsinainen kohde
Itämeren kiinnostavimmat lomakohteet	1) Ruotsi, 2) Norja 3) Tanska, 4) Suomi Muut: Keski- ja Etelä-Eurooppa	1) Ruotsi, 2) Suomi 3) Norja, 4) Tanska Muut: USA, Thaimaa	1) Suomi, 2) Ruotsi 3) Norja, 4) Tanska

4. JOHTOPÄÄTÖKSET

4.1. Suomen rooli Pietarin-matkailussa

4.1.1. Yhteenveto matkailijatyyppeiden kokonaiskuvasta

Tutkimusta varten haastateltujen matkailijoiden joukosta tunnistettiin:

- 1) **Gateway-matkailijat**, eli ne matkailijat, jotka käyttävät Suomea sillanpäänä länteen ja hyödyntävät samalla Suomen matkailupalveluja. Näille matkailijoille Suomi on yksi kiinnostava kohde kiertomatalla.
- 2) Suomea pääkohteenaan pitävät **Suomi-matkailijat**, jotka Suomessa viipyessään käyttävät hyväksi Suomen hyviä kulkuyhteyksiä vieraillaakseen Suomen naapurimaissa.
- 3) Suomea kauttakulkualueena käyttävät **transit-matkailijat**, jotka matkustaisivat kohteeseensa mahdollisimman suoraan ja pyrkivät viipymään Suomessa mahdollisimman lyhyen aikaa.

Gateway-matkailija ja gateway-toiminnot

Tutkimuksessa hahmotetuille lähinnä pietarilaisille ja moskovalaisille gateway-matkailijoille (joita otoksessa oli 50%) Suomi on yksi kiinnostava kohde kiertomatalla. Suomi ei ole heille pelkkä kauttakulkualue, vaan Suomella on myös muuta sisältöä matkaohjelmassa.

Olennaista on Suomen tuttuus ja Suomen kautta tarjottavien matkojen runsaus. Suomen valintaan reitiksi vaikuttivat pakettimatkan hankinta, halu vierailla Suomessa, Suomen kautta kulkevan reitin nopeus sekä ystävien ja tuttavien suositukset. Venäläiset gateway-matkailijat saapuivat Suomeen yleensä linja-autolla ja jatkoivat matkaansa Suomesta

eteenpäin laivalla.

Venäläiset gateway-matkailijat olivat muita hieman kokemattomampia matkailijoita, jotka matkustivat turistiryhmän kanssa. Matkansa he olivat pääsääntöisesti ostaneet pakettina kotimaasta koko matkareitille. Matkailijat tarvitsevat hyvin vähän tietoa ja palveluita vasta Suomesta, sillä matkareitit on suunniteltu valmiiksi. Tietoa tarvitaan kuitenkin ennen matkaa kotimaassa kun matkaa suunnitellaan ja valitaan. Venäjällä on tarjolla monipuolisesti reittejä ja matkavaihtoehtoja, joissa Suomella suurempi tai pienempi rooli koko matkaohjelmassa. Markkinoidessa Suomea gateway-matkailijoille, kannattaa huomioida, että gateway-matkailijat ovat kiinnostuneet liittämään Suomen osaksi laajempaa Pohjoismaiden kiertomatkaa. Vaikka Suomi on heille kiinnostava matkakohde, niin Suomi yksin ei juurikaan kiinnosta. Lisäksi Ruotsi, Norja ja Tanska koettiin Suomea kiinnostavimmiksi lomakohteiksi Itämeren alueella. Gateway-matkailijat olivat muita matkailijoita enemmän kiinnostuneet Itämeren eteläpuolisista maista matkareittinä tai lomakohteena, mutta kiinnostus jäi kuitenkin ohueksi. Gateway-matkailijat viipyivät Suomessa pääsääntöisesti 1-3 vuorokautta, majoituspalveluita käytti joka viides gateway-matkailija.

Perinteinen ryhmämatkailu, jossa matka on tarkkaan etukäteen suunniteltu, näyttää vielä kukoistavan Venäjällä. Onkin odotettavissa, että matkailukokemuksen kartuttua omatoiminen Suomen-matkailu ja Suomen kautta tapahtuva kiertomatkailu tulevat lisääntymään. Tällöin 'uuden ajan gateway-matkailija' tuleekin arvostamaan Suomen hyviä liikenneyhteyksiä, matkustamisen turvallisuutta ja toimivaa matkailuinfrastruktuuria, joiden avulla hän voi luotettavasti järjestää matkansa Suomen kautta eteenpäin muihin Pohjoismaihin tai Eurooppaan.

Suomi-matkailija

Venäjältä tulleet, Suomea pääkohteenaan pitävät matkailijat (joita otoksessa 18%), saapuivat etenkin muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä tai Moskovan alueelta ja viihtyivät Suomessa muita matkailijaryhmiä pidempään lomaillen tai sukulaisten ja

tuttavien luona vieraillen. Suomi matkailijoista yli puolet viipyi Suomessa pidempään kuin kaksi päivää (40% oli käyttänyt majoituspalveluita Suomessa). Suomi-matkailijoista puolet oli matkalla omatoimisesti ja puolet oli ryhmämatkalla. Suomi-matkailijat saapuivat kaikilla mahdollisilla kulkuneuvoilla Suomeen ja jatkoivat matkaansa laivalla. He matkustivat Suomesta Ruotsiin tai korkeintaan muihin Pohjoismaihin.

Suomen valintaan olivat vaikuttaneet Suomen kiinnostavuus matkakohteena sekä ystävien ja tuttavien suositukset. Suomi-matkailijat käyttivät monipuolisesti hyväkseen suomalaisia matkailupalveluita. Heille myös muut Pohjoismaat olivat kiinnostavia, mutta Suomi oli kuitenkin pääkohde. Itämeren eteläpuoliset maat eivät kiinnostaneet niin matkakohteina kuin matkareittinäkään.

Transit-matkailija

Suomea läpikulkumaana käyttävistä, lähinnä pietarilaisista transit-matkailijoista (joita otoksessa oli 32%) lähes 70% seisahtui Suomessa ainoastaan koneenvaihdon verran ja muut vain 1-2 päivää (vain 10% transit-matkailijoista oli käyttänyt majoituspalveluita Suomessa). Jälkimmäiset saapuivat Suomeen linja-autolla ja junalla ja jatkoivat matkaansa laivalla. Transit-matkailijoiden joukossa oli enemmän ystävien ja sukulaisten luona vierailijoita ja työmatkalaisia.

Transit-matkailijoille Suomen valinta reitiksi oli tietoinen valinta, sillä puolet oli ostanut matkansa omatoimisesti. Suomen reitin etuina nähtiin nopeus, edullisuus ja turvallisuus. Transit-matkailijat olisivat kiinnostuneita matkustamaan suoraan kotimaasta, mutta Suomen kautta matkustamisessa nähtiin etunsa mm. hyvät kulkuyhteydet ja länsimainen lentoyhtiö. Transit-matkailijat käyttivät muita vähemmän Suomen matkailupalveluita ja olivat myös muita vähemmän kiinnostuneita Itämeren alueesta lomakohteena. He eivät myöskään olleet kiinnostuneita vaihtoehtoista eteläisimmistä reiteistä.

4.1.2. Etelä-Suomen gateway-matkailun elinkaari

Tämän tutkimuksen mukaan suurimmalle osalle Venäjältä Suomen kautta kulkevista matkailijoista Suomi on itsenäinen matkakohde eikä ainoastaan kauttakulkumaa. Suomen valinta reitiksi perustuu suurelta osin Suomen kiinnostavuuteen matkakohteena, mutta myös Suomen kautta tarjottavien matkojen runsauteen. Venäläiset gateway-matkailijat vierailevat usein monessa muussakin maassa samalla matkalla, joten matkailu on hyvin pitkälti dynaamista kiertomatkailua, jossa Suomen kautta matkustetaan sekä meno- että paluumatkalla. Suomen porttikäytäväasemalla länteen on tarvetta vielä jatkossakin, sillä Suomen ja erityisesti Luoteis-Venäjän välillä on maantieteestä ja historiasta johtuen runsaasti kanssakäymistä. Suomen kautta kulkee luontainen reitti länteen, erityisesti Pohjois-Eurooppaan. Esimerkiksi lentoyhteydet Moskovasta toimivat jo nykyisin hyvin muuallekin Eurooppaan, mutta Pietarista lentoyhteydet ovat vielä rajalliset. Sen lisäksi pietarilaisille Moskovan kautta matkustaminen tulee kalliiksi. Suomen vahvuudet gateway-alueena ovat tutkimustulosten perusteella Suomen kautta tarjottavien matkojen runsaus, kiinnostavuus maana, Suomen-reitin toimivuus, tuttuus sekä hyvä maine.

Gateway-matkailun elinkaari Venäjältä Suomen kautta länteen on hiipumisvaiheessa. Suomen gateway-asemalla on merkitystä siinä, että osa matkailijoista haluaa sisällyttää Suomen matkaohjelmaansa ja matkustaa juuri tätä kautta länteen. 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 kauttakulkumatkailuksi. Tässä tapauksessa Suomea käytetään reittinä Venäjältä lähinnä hyvien liikenneyhteyksien vuoksi. Tällaista kehitystä on jo nyt havaittavissa, kun suhteellisen harva venäläinen Suomen kautta kulkija yöpyy maassamme, eivätkä venäläiset tarvitse enää erityisiä gateway-palveluita Suomesta. Pelkässä kauttakulkumatkailussa Suomen rooli matkailijan ohjelmassa on lähinnä marginaalinen käsittäen esimerkiksi lentokentän tai sataman ja siihen liittyvät palvelut. Nähtävissä on kuitenkin myös toisenlaista potentiaalia, jossa matkailija vierailee

myös useissa muissa kohteissa Suomen lisäksi. Uusi nousuvaihe kuitenkin edellyttää sitä, että alkuuperäinen geopolitiittinen gateway-rooli (Suomi sillanpäänä Venäjältä) onnistutaan muuttamaan monipuolisemmaksi dynaamiseksi kiertomatkaikukohteeksi. Tällöin Suomi ei jää kauttakulkuasemaan, vaan voi toimia yhtenä kiertomatkaikukohteena monien kohteiden joukossa.

4.1.3. Suomen kilpailutilanne muihin reitteihin nähden

Suomen gateway-aseman tulevaisuus on sidoksissa kilpailevien reittien kehittymiseen. Suuri osa (33%) vastanneista ei ollut kiinnostunut matkustamaan suoraan kotimaasta, vaan halusi matkustaa Suomen kautta. Kuitenkin vastaajista 27% oli kiinnostunut matkustamaan suoraan kotimaasta matkakohteeseen. Suorat yhteydet kiinnostivat erityisesti lentomatkaikukojoita. Vaikka suurelle osalle lentomatkaustajista Suomi oli ainoastaan välilaskupaikka, ei matkakohde sinänsä, niin Suomen kautta matkustamisessa arvostettiin hyviä jatkoysteiksi ja Finnaria lentoyhtiönä.

Huomattavan suuri osa venäläisistä matkaikukojoista piti Suomea luonnollisena reittinä länteen, eikä ollut edes harkinnut muita vaihtoehtoisia matkareittejä. Viron kautta oli kiinnostunut matkustamaan 6,7% vastaajista ja Puolan kautta 5,7%, Latvian ja Liettuan kautta vielä vähemmän. Baltian kautta matkustaminen nähtiin liian hankalana ja aikaa vievänä. Ongelmaksi nähtiin reitin sopimattomuus sekä viisumiin liittyvät ongelmat. Baltialaisten suhtautuminen venäläisiin koettiin kielteiseksi ja palvelun tason uskottiin olevan Suomea heikompi. Edellä mainittujen syiden lisäksi Puolan ongelmana pidettiin teiden heikkoa kuntoa sekä matkaikun vaarallisuutta. Baltian maita ja Puolaa ei pidetty varteenotettavina reittivaihtoehtoina, mutta ei myöskään potentiaalisina lomakohteina. Suomen vahvuudeksi nouseekin Suomen länsimainen palvelukulttuuri ja paikalliskulttuuri, joka eroaa vahvasti venäläisestä.

Tutkimuksen perusteella voidaan sanoa, että kilpailevat Baltian maiden tai Puolan reitit Venäjältä länteen eivät tällä hetkellä muodosta uhkaa Suomen gateway-matkaikun

kehitykselle. Nykyiset venäläiset gateway-matkailijat ovat kiinnostuneet vierailemaan useassa kohteessa matkansa aikana, mikä luo kysyntää Pohjoismaiden tai laajemmin Euroopan kiertomatkoille, mutta ei koko Itämeri-kiertomatkoille. Tilanne voisi muuttua, jos venäläisten matkustaminen helpottuisi EU:n alueella (viisumivapaus tms. kehitys). Suomella on tällä hetkellä hyvin kilpailukykyiset Pohjois-Amerikan lentoyhteydet, jotka myös venäläiset matkailijat ovat löytäneet. Ongelmana on vain se, ettei transfer-lentomatrustajilla tavallisesti ole ”ylimääräistä” aikaa tutustua Suomeen.

Suomen asema venäläisten matkailussa länteen perustuu ennen kaikkea saatavilla olevien matkojen runsauteen, Suomen kiinnostavuuteen matkakohteena sekä hyviin liikenneyhteyksiin ja muuhun matkailuinfrastruktuuriin sekä Suomen tunnettavuuteen. Nämä tekijät kallistavat vaakakupin Suomen puolelle kilpaileviin reitteihin nähden. Koska Viron ja Puolan kehittyvä matkailuinfrastruktuuri tulee jatkossa houkuttelemaan yhä enemmän gateway- ja kauttakulkumatkailijoita, olisi Suomen kilpailukykyisen aseman Venäjän naapurimaana tulevaisuudessa perustuttava matkailijoiden haluun tutustua Suomeen. Koska perinteinen gateway-matkailu muistuttaa yhä enemmän normaalia kiertomatkailua, perinteisen ’Suomi porttina Pietarista’ -ajattelun pohjalle on hyvä kehittää uudenlaista ajattelua, joka yhtäältä hyödyntäisi suomalaisia attraktioita, ja toisaalta linkittäisi Suomen muissa Pohjoismaissa tai muualla Euroopassa kiinnostaviksi koettuihin kohteisiin.

4.1.4. Missä on Suomen matkailupotentiaali?

Kun matkailijoita tarkasteltiin lähtöalueittain, tutkimuksesta pystyi nostamaan esiin seuraavia huomiota. Monelle pietarilaiselle matkailijalle Suomi oli jo ”liian tuttu” paikka, joka ei enää pysty tarjoamaan mitään uutta (been there, done that), vaikka joukossa oli niitäkin Suomi-faneja, jotka ovat iloisia aina uudesta mahdollisuudesta vierailla Suomessa. Pietarilaisille matkailijoille Suomen kautta matkustaminen on kuitenkin helppoa ja luonnollista, joten Suomi tulee jatkossakin säilyttämään tämän asemansa. Pietarin alueelta

tulevat muodostavatkin leijonan osan kaikista Suomeen saapuvista matkailijoista.

Moskovasta puolestaan on hyvät lentoyhteydet länteen, joten Suomen lentoreiteistä hyväksi käytettiin lähinnä yhteyksiä muihin Pohjoismaihin sekä Yhdysvaltoihin. Moskovalaisista vain joka viides piti Suomea kauttakulkumaana, mutta muille Suomi oli joko yksi kiinnostava kohde kiertomatalla tai matkan pääkohde. Moskovalaiset käyttivät monipuolisimmin palveluja Suomessa ja myös viipyivät Suomessa pisimpään (36% viipyi Suomessa yli kaksi päivää ja 41% käytti majoituspalveluita Suomessa). Moskovalaiset matkailijat olivatkin Suomen kautta kulkeneista matkailijoista niitä ”toivotuimpia”, jotka myös jättävät rahaa Suomeen.

Muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneista matkailijoista vain 27% oli aikaisemmin käynyt Suomessa ja vain vajaa kolmasosa oli tullut omatoimisesti Suomeen. Suomi oli joko yksi kiinnostava kohde kiertomatalla tai matkan pääkohde. Vaikka muualta Euroopan puoleiselta Venäjältä saapuneilla matkailijoilla olikin positiivinen kuva Suomesta, niin vain 15% käytti majoituspalveluita Suomessa. Suomen tunnettavuus ei ollut lainkaan niin hyvä kuin pietarilaisilla tai moskovalaisilla Suomen kautta kulkeneilla matkailijoilla. Matkailijoista yli 60% koki, etteivät olleet saaneet etukäteen riittävästi tai hyödyllistä informaatiota Suomesta. Informaation saatavuuteen kannattaisikin kiinnittää erityistä huomiota.

Yleisesti ottaen venäläisillä matkailijoilla oli hyvin positiivinen kuva Suomesta ja vain harva oli ollut tyytymätön Suomen matkailupalveluihin. Suomen positiivista kuvaa kannattaisikin vahvistaa lisämarkkinoinnilla, jota kannattaisi kohdentaa erityisesti Venäjän muihin miljoonakaupunkeihin, joissa Suomen tunnettavuus on vielä heikko. Nyt liian moni ensikertaa Suomeen tutustuva matkailija vain kulki nopeasti Suomen läpi, tutustumatta maahan kunnolla. Markkinoinnissa kannattaisi myös korostaa Suomen hyviä yhteyksiä länteen, sillä esimerkiksi Ruotsia pidettiin hienoisesti Suomea kiinnostavampana kohteena.

4.1.5. Suomen matkailulliset vetovoimatekijät

Tutkimukseen osallistuneiden matkailijoiden vastausten perusteella venäläiset matkailijat olivat erityisen tyytyväisiä Suomessa puhtauteen, turvallisuuteen, ystävällisyyteen ja luontoon. Venäläisillä matkailijoilla olikin hyvin positiivinen suhtautuminen Suomeen ja Suomen matkailupalveluihin tyytyväisten määrä oli huomattavan suuri. Itämeren alueella kiinnostaviksi matkakohteiksi osoittautuivat kaikki Pohjoismaat, sen sijaan Baltian maista tai Puolasta ei juuri oltu kiinnostuneita. Erikseen nimetyistä matkakohteista erottautuivat pääkaupungit Tukholma, Helsinki, Kööpenhamina ja Oslo. Yksittäisistä maista eniten mainintoja sai Suomi. 'Pohjoismaa-teemasta' voisikin löytyä uutta potkua Suomen matkailulliselle asemalle, kun kysyntää Pohjoismaiden kiertomatoille tuntuu löytyvän. Toinen teema, mitä voisi korostaa, on Suomen kautta kulkeva reitti Keski-Eurooppaan. Reitin etuina ovat turvallisuus ja hyvä infrastruktuurin taso, mutta myös reitin varrella olevat mielenkiintoiset Pohjoismaat. Kolmas teema voisi olla Suomen hyvät lentoyhteydet länteen, muualle Eurooppaan sekä Pohjois-Amerikkaan.

4.2. Suomen matkailupakettien hahmottelua

Suomi ja muut (Pohjois)maat yhteismarkkinoinnin kohteena

Edellä hahmoteltujen kolmen matkailijatyypin kiinnostusta muihin Itämeren kohteisiin ja suhtautumiseroja Suomeen voidaan hyödyntää matkailupalvelujen markkinoinnissa. Tämän tutkimuksen valossa näyttää siltä, että Suomen ja muiden maiden matkailukohteiden yhteismarkkinointi kannattaisi eriyttää neljään osaan siten, että:

1) Erityisesti Suomea pääkohteena pitäneet matkailijat kannattaisi **houkutella räätälöimään matkansa yksilöllisesti**. Tähän ryhmään kuuluvat matkailijat käyttävät hyväkseen Suomen maantieteellistä asemaa ja hyviä kulkuyhteyksiä vieraillaakseen muissa Pohjoismaissa. 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), museista ja kulttuuritapahtumista, mutta myös liikunta-aktiviteeteista, kylpylöistä ja vesipuistoista. Tämän kohderyhmän matkailijat ovat usein jo aikaisemmin vierailleet Suomessa ja asuvat ”suhteellisen” lähellä Suomea.

2) Erityisesti ryhmämatkoja suosiville **gateway-matkailijoille** kannattaisi tarjota valmiita **’Suomi ja muut Pohjoismaat’ –paketteja**. Parasta olisi jos paketti olisi suunniteltu Suomessa niin, että matkailijat yöpyisivät Suomessa ainakin yhden yön. Koska tavallisesti venäläisten matkailijoiden pakettimatkat suunnittelevat venäläiset matkatoimistot, niin hyvä keino olisi suunnata matkatoimistoille informaatiota Suomen attraktioista ja kiinnostavasta tekemisestä niin, että viipymää Suomessa voitaisiin pidentää. 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.

3) Erityisesti pietarilaisille **transit-matkailijoille** markkinointi kannattaisi rakentaa **toimivien ja sujuvien Pietari-Suomi –liikenneyhteyksien** varaan. Tälle ryhmälle kannattaa mainostaa Helsinki-Vantaan lentokentän monipuolisia yhteyksiä ja Suomen satamien hyviä laivayhteyksiä länteen. Tälle ryhmälle olisi hyvä markkinoida mitä Suomessa voi tehdä lyhyen viipymän aikana (mm. ostokset, pääkaupunkiseudun kohteet, ravintolat). Kohderyhmään kuuluvat erityisesti työmatkalaiset sekä ystävien ja sukulaisten luokse vierailemaan menevät matkailijat, jotka ovat kotoisin erityisesti Luoteis-Venäjältä.

4) Suomen markkinointia lomakohteena ja kiertomatkatkohteena kannattaisi kohdentaa myös 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.

4.3. Gateway-käsitteen kehittelyä

Etelä-Suomen gateway-toiminnot näyttävät tämän tutkimuksen perusteella kehittyvän käsitteen alkuperäisen sisällön mukaisesti, eli avautuneiden matkailijavirtojen välittäjänä toimimisen tarve vähenee vuosi vuodelta matkailuinfrastruktuurin kehittyessä sekä lähtöalueella Venäjällä että eteläisemmillä reiteillä. Gateway-käsitteen alkuperäisen ajatuksen mukaan juuri näin pitääkin käydä. Välittäessään fyysistä ja henkistä pääomaa idästä länteen ja lännestä itään Euroopan välittäjäalueet tasaavat alueiden välisiä kuiluja ja tekevät siten vähitellen itsensä tarpeettomiksi. Gateway-käsitteen mukaan pääomavirrat kulkeutuvat aluksi ennen kaikkea lännestä itään. Vasta myöhemmin, erojen kavennuttua, virta kääntyy kaksisuuntaiseksi ja investointeja alkaa virrata myös idästä länteen. Tutkimushankkeen tavoitteena on ollut kokonaiskuvan saaminen gateway-matkailusta länsimaiden ja Pietarin välillä. Tätä varten on tehty jo aikaisemmin tutkimus lännestä itään suuntautuvasta gateway-matkailusta (Karhunen, Kosonen & Paajanen 2004) ja tämä tutkimushankkeen toinen osa selvittää idästä länteen suuntautuvaa gateway-matkailua. Huomioimalla matkailun kaksisuuntaisuus, on mahdollista kehittää gateway-käsitteen toiminnallista sisältöä matkailuelinkeinon piirissä kokonaisvaltaisesti. Jotta gateway-matkailun koko kuva saadaan selville, on aiheesta tekeillä yhteenvetoraportti, joka ilmestyy pian tämän tutkimushankkeen toisen osan jälkeen.

5. LÄHTEET

- Abrasimov, P. A. (1984). Matkailu – tärkeä osa maidemme välistä yhteistyötä. *Matkailusilmä* 1/1984, 4-5.
- Aira, M. (2003). Venäläisten matkailu Suomessa tilastojen valossa. *Muuttuva Matkailu* 4/2003, 27-29.
- Alasuutari, P. (1994). *Laadullinen tutkimus*. Vastapaino, Tampere.
- Albayrak, A. (2005). Turkissa kävi ennätysmäärä turisteja. *Helsingin Sanomat* 1.11.2005.
- Aura, M. (1997). Suomen gateway-asema ei kaadu hintakilpailuun. *Network: Kiitolinja-ketjun ja Scansped Oy:n asiakaslehti*, No. 4, 3-4.
- Birzhakov, M. (1998). Publications on tourism in Russia. *Teoksessa* Heikkinen-Rummukainen M. & A. Peltonen (toim). *Trends in Russian Research on Tourism*. International Forum for Tourism Research No. 3, Savonlinna, Finland, 2-3 June 1997, The Finnish University Network for Tourism Studies.
- Boxberg, K. (2005). Yrityksillä vaikeuksia löytää Venäjän osaajia. Arto Mustajoen haastattelu. *Kauppalehti* 7.3.2005.
- Burns, P. (1998). Tourism in Russia: background and structure. *Tourism Management* 19: 6, 555-565.
- Butler, R. (1980). The concepts of a tourist area cycle of evolution: Implication for management of resources. *Canadian Geographer* 24: 1, 5-12.
- Cohen, S. B. (1991). Global Geopolitical Change in the Post-Cold War Era. *Annals in the Association of American Geographers*, 81: 4.
- Commission of the European Communities, Organisation for Economic Co-operation and

Development, United Nations and World Tourism Organization (2001). *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework*. United Nations Publications, New York.

ETB (2005). *Tourism in Estonia in 2004 (preliminary results)*. Enterprise Estonia/Estonian Tourist Board 31.3.2005.

ETC (2005). European Tourism Insights 2004: Outlook for 2005. *ETC Research Report*; 2005/2. 38 s.

Etelä-Suomen liikenneinfrastruktuuri ja liikenteen nykytilanne (1997). Etelä-Suomen yhteyskäytävä –projekti. 15 s.

Etelä-Suomen yhteyskäytävän kehittämisstrategia (1998). Etelä-Suomen yhteyskäytävä –projekti. 55 s.

Gateway-työryhmä (1994). Gateway-toimintaohjelma. Työryhmämuistio, Ulkoasiainministeriö, kauppapoliittinen osasto. Helsinki, 2.6.1994.

Gavrilov, A. I. (1998). *Inturist – 1929-1990 gg. Turistskie firmy*, Vol. 15, St Petersburg: Olbis.

Gorsuch, A. E. (2003). ”There’s no place like home”: Soviet tourism in late Stalinism. *Slavic Review* 62: 4, winter 2003, 760-785.

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

Havia, E. (2004). Aasian merkitys Finnairille kasvaa yhä. *Kauppalehti Extra* 4.10.2004.

Heikkinen-Rummukainen, M. (2000). Vanhat virret ja uudet tuulet venäläisten matkailussa Suomeen. *Muuttuva matkailu* 3-4/2000.

Heinonen, V. (2005). Ryanair neuvottelee Suomessa uusien reittien avaamisesta. *Taloussanomati* 19.3.2005.

Hemmi, J. & K-V. Vuoristo (1993): *Matkailu*. WSOY, Helsinki.

Hirn, S. & E. Markkanen (1987). *Tuhansien järvien maa - Suomen matkailun historia*. 376 s. Matkailun edistämiskeskus & Suomen matkailuliitto.

Ilmailulaitoksen lentoliikennetilasto 2003 (2004). Ilmailulaitos A5/03. 19 s.

Ilmailulaitos (2004). Helsinki-Vantaan ulkomaanterminaalin laajennusosa valmistuu. Ilmailulaitoksen tiedote 24.08.2004. Luettu osoitteessa: <<http://www.ilmailulaitos.fi/>>.

Ilmatieteen laitos (2005). Uusia sade-ennätyksiä syntyi tammikuussa. Etusivun uutiset 1.2.2005. Luettu osoitteessa: <<http://www.ilmatieteenlaitos.fi/>>.

Innovasjon Norge (2004). *Overnattinger og ankomster til Norge 2004*. Årsrapport. 46 s.

IPK (2005). *Global travel trends 2004*. Preliminary "World Travel Monitor Results" from IPK International for the ITB Berlin Message, 03/11/05. Luettu 14.3.2005 osoitteessa: <<http://www.ipkinternational.com/news.php>>.

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.

Jaboudon, N. (2004). Russia. *Travel & Tourism Intelligence*, February 2004. 26 s.

Kaakkois-Suomen rajavartioston henkilöliikennetilasto vuodelta 2003 ja 2004 (2005). Tiedot saatu sähköpostitse Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunnasta 13.10.2004 sekä 22.3.2005.

Karhunen, P., R. Kosonen & M. Paajanen (2004). Gateway-käsitteen elinkaari Venäjän-

matkailussa – Etelä-Suomi Pietarin-matkailun väylänä. *Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisuja* B-47. Uusittu painos. 98 s.

Kauppalehti (2004). Tallink lopettaa liikennöinnin Pietariin. *Kauppalehti* 22.12.2004.

Kauppila, P. (1995). Matkailukeskuksen elinkaari ja yritystoiminta - esimerkkinä Kuusamon Ruka. Oulun yliopisto, *Pohjois-Suomen tutkimuslaitoksen tiedonantoja* No. 115.

Kilpeläinen, J. (2004). Development of transit traffic via Finland in 1997-2003. *Lappeenranta university of technology, Northern Dimension Research Centre, Publication* 8. 71 s.

Kojo, A. & M. Kõngäs (1995). Suomen gateway-asema lännestä arvioituna. *Turun kauppakorkeakoulu, Sarja B, tutkimusraportteja* 1/95.

Konttinen, J. (2004). Halonen vihki pääkonsulaatin Pietarissa. *Helsingin Sanomat* 25.11.2004.

Korpela, J. (2001). Portti itään – ei ongelmaton. *Economic Trends* 2, 89-93.

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

Kostiainen, A., J. Ahtola, L. Koivunen, K. Korpela & T. Syrjämaa (2004). *Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki.

Kostiainen, A. (2004). Suomalaiset matkailijat löytävät idän. *Teoksessa* Vihavainen, Timo (toim). *Venäjän kahdet kasvot: Venäjä-kuva suomalaisen identiteetin rakennuskivenä*, 377-394. Edita, Helsinki.

Kreck, L. A. (1998). Tourism in former Eastern European societies: ideology in conflict

with requisites. *Journal of Travel Research* 36: 4, 62-67.

Laiho, M. & H. Talonen (1999). Suomen maaseudun matkailumarkkinoinnin kehittämisohjelma Venäjän markkina-alueelle. Loppuraportti 11.1.1999. *Tampereen yliopiston Liiketaloudellisen tutkimuskeskuksen julkaisuja* 7. 116 s.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2001). Matkailuliikenteen kehittäminen – Toimenpidesuosituksset. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja* 27/2001. 41 s.

Liikenneministeriö ja Valtionrautatiet (1992). *Itäradat – tarveselvitys: Aluerakenteelliset vaikutukset*. 54 s. Helsinki.

Marknadstudie Ryssland (2003). En sammanställning av fakta om den ryska turistmarknaden. Turistdelegationen/Swedish Tourist Authority. Mars 2003. 29 s.

Matkailutilasto 2004 (2004). Tilastokeskus, Liikenne ja matkailu 2004:11. 82 s.

Mehtonen, K. (2004). Itämeren risteilymarkkinat ja tuotteet laajentuneessa EU:ssa. Esitelmä World Tourism Day –seminaarissa 28.9.2004.

MEK (2004a). *Rajahaastattelututkimus. Osa 14, Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2003, 1.1.-31.12.2003*. MEK A:129 2003. 141 s.

MEK (2004c). *Ulkomaiset matkailijat Suomessa: Talvi 2003: Rajahaastattelututkimuksen maakohtaiset tulokset*. MEK A:135. 51 s.

MEK (2004d). *Ulkomaiset matkailijat Suomessa: Kesä 2003: Rajahaastattelututkimuksen maakohtaiset tulokset*. MEK A:137. 96 s.

MEK (2005a). *VENÄJÄ - RUSSIA: Matkustus ulkomaille - Outbound Travel*. MEK/Tilastot, tutkimukset ja katsaukset/Maakatsaukset/Venäjä <<http://www.mek.fi/>>. Luettu 14.4.2005.

MEK (2005b). *Matkailufaktat 2004*. Web edition 6.4.2005. <<http://www.mek.fi/>>.

- MEK (2005c). *VENÄJÄ - RUSSIA: Markkinatieto - Market Information*. MEK/Tilastot, tutkimukset ja katsaukset/Maakatsaukset/Venäjä <http://www.mek.fi/>. Luettu 14.4.2005.
- Munro, R. (2004). Finland offers Russia stability and reliability in trade ties. *The St Petersburg Times* 20.4.2004.
- Nurmi, E. (2005). VR: Siemensin junan tulo Pietarin-linjalle sopimatta. *Helsingin Sanomat* 13.4.2005.
- Oja, M. (2004). *Ulkomaalaisten matkat ja yöpymiset Virossa vuonna 2003*. MEK Muistio 17.3.2004.
- Osborn, A. (1999). Behind that lovely face lies Europe's city of intelligence. *The Daily Telegraph*, 25.3.1999.
- Palosuo, H. (1976). *Leningradin matkailu: tutkimus Leningradiin suuntautuvan matkailun historiasta, nykyisyydestä, häiriöistä ja motiiveista*. Helsinki, Matkailun edistämiskeskus.
- Passenger Link between Helsinki and St. Petersburg (2002). Travel companies. Port of Helsinki, Taloustutkimus oy.
- Passenger ship link between Helsinki and St. Petersburg (2002). Market research. Port of Helsinki, Publication B 2002:16. Plancenter Ltd, Taloustutkimus Oy.
- Peltola, J. (2002). Venäläiset turistit löysivät ruotsinlaivat. *Kauppalehti* 17.12.2002.
- Pentikäinen, P.P. (2004). Suomi myöntää joulukuussa ennätysmäärän viisumeja. *Suomenmaa* 23.11.2004.
- Perez, T. (2004). Kauppa- ja teollisuusministeri Mauri Pekkarinen: Suomen matkailu tarvitsee yhteistä näkemystä. *Matkailusilmä* 4/2004, 4-5.
- Pronina, L. (2005). Russian tourists unfazed by calamity. *The Moscow Times* 29.3.2005.

- Rajavartiolaitos (2005). Rajavartiolaitoksen tiedote 15.3.2005 Suomen ja Venäjän rajapäälliköt tapasivat. Luettu osoitteesta: <<http://www.raja.fi/>>.
- Saarinen, M. (2003). EU:n komissio haluaa kilpailua Venäjän lennoille. *Kauppalehti* 9.10.2003.
- Sahiluoma, V. (1999). Venäjän kriisi ei pysäyttänyt gateway-liikenteen kasvua. *Kauppalehti*, 18.8.1999.
- Sahiluoma, V. (2004). Venäläisturistien virta Suomeen ehtymässä. *Kauppalehti* 14.4.2004
- Salin, K. (2004). Silja hakee kasvua idästä. *Kauppalehti* 20.8.2004.
- Shaw, Denis J. B. (1991). The Soviet Union. *Teoksessa* Derek R. Hall (toim). *Tourism and economic development an Eastern Europe and the Soviet Union*, 119-141. 321 s. Belhaven Press, Lontoo.
- SMAK (1997a). Suomen matkailun gateway-strategia vuoteen 2001. *SMAK:n julkaisuja* A:73.
- SMAK (1997b). Luontomatkailutoimintojen kehittäminen Suomen ja Venäjän rajaseutualueilla. Savonlinna, SMAK.
- Standl, H. (2000). Tourism in the Baltic States: background and perspectives. *The Baltic Review* 20, 32-35.
- Stolyarova, G. (2004a). Travel Agencies, Boards Court Local Tourists. *The St. Petersburg Times* 26.3.2004.
- Stolyarova, G. (2004b). Russian tourists demand world's attention. *The St. Petersburg Times* 8.6.2004.
- Stolyarova, G. (2004c). New, confortable Finnish consulate opens. *The St. Petersburg*

Times 26.11.2004.

Stolyarova, G. (2004d). Ferry firm Tallink suspends service to city. *The St. Petersburg Times* 24.12.2004.

Suolanen, J. (1995). Lisäpanostuksia tarvitaan: Suomi on gateway itään. *Rahtitieto: logistiikan ammattilehti* 2, 14-16.

Suomenlahden rannikkovyöhykkeen kehittämisohjelma (1994). *Kymenlaakson liiton julkaisuja* B 110. 55 s. Yliopistopaino, Helsinki.

Tallink (2005). *Annual Report 2003-2004*. 60s. Tallink Group AS.

Ters, K. (2004). Helsinki Airport increases its capacity. *The St Petersburg Times* 31.8.2004.

Tolvanen, V. (2003). Venäjän byrokratia hidastaa Copterlinen Pietarin hanketta. *Kauppalehti* 23.6.2003.

Tulisalo, T. & S. Vapaakallio (1994). *Suomi porttina idän markkinoille: Suomalainen idän gateway monikansallisen yrityksen näkökulmasta*. Helsinki, Helsingin kauppakorkeakoulu / Yrityshallinto.

Turistdelegationen (2004). *Antal gästnätter fördelat efter hemland, 1998-2004*. Turistdelegationen/Swedish Tourist Authority. Luettavissa osoitteessa: <<http://www.tourist.se/>>. Luettu 10.3.2005.

Törnudd, K. (1970). J.K. Paasikivi ja Urho Kekkonen Suomen ulkopoliitiikan johtajina. *Teoksessa* Hakalehto, I. (toim). J.K. Paasikivi Suomen politiikassa. *Paasikiviseuran julkaisuja* 3, Helsinki.

Uusitalo, H. (1991). *Tiede, tutkimus ja tutkielma: Johdatus tutkielman maailmaan*. WSOY, Porvoo.

Vuoristo, K–V. (1994). *Talouseläiden maailma*. WSOY, Helsinki.

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

Vuoristo, K–V. (2002). *Matkailun muodot*. WSOY, Helsinki.

Haastattelut

Pasi Tolvanen, Everstiluutnantti, Rajavartiolaitoksen esikunta, Rajavalvontayksikkö, Raja- ja Meriosasto, puhelinkeskustelu 11.6.2002.

Marja Rissanen, Sales Manager, Finnair St.Petersburg, sähköpostikeskustelu 13.10.2004.

Saara-Maria Mikkonen. Viking Line Marketing Ab Oy, sähköpostikeskustelu 5.4.2005.

Internet-lähteet

Amadeus, <<http://www.amadeus.net/>>.

Kaakkois-Suomen Interreg IIIA, <<http://www.kaakkoissuomen-interreg.fi/>>.

Kuninkaantie, <<http://www.kuninkaantie.net/>>.

Matkailun edistämiskeskus, <<http://www.mek.fi/>>.

Matkailun satelliittitilinpito, KTM, http://www.ktm.fi/chapter_files/tsa__loppuraportti.pdf

Naapuruusohjelma Euregio Karelia, <<http://www.euregiokarelia.fi/>>.

Rajavartiolaitos, <<http://www.raja.fi/>>.

Via Baltica Nordica, <<http://www.viabalticanordica.com/>>.

VR, <<http://www.vr.fi/>>.

LIITE 1: KYSYMYSLOMAKE (TALVIVERSIO)

© Helsingin kauppakorkeakoulu

VASTATKAA KYSYMYKSIIN JA PALAUTTAKAA LOMAKE TÄYTETTYNÄ
HAASTATTELIJALLE

1. Kotimaanne on _____, kotikaupunkinne on _____
2. Missä kaikissa maissa aiotte käydä tällä matkalla? _____

3. Mikä on matkaseuranne tällä matkalla? Merkitkää (✓) yhteen tai useampaan kohtaan
 - ☐ 1 Yksin
 - ☐ 2 Perhe tai sukulaiset
 - ☐ 3 Ystävät
 - ☐ 4 Työkaverit tai kollegat
 - ☐ 5 Muu seurue, mikä? _____
4. Kuinka te ja matkaseuranne matkustatte? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan
 - ☐ 1 Omatoimisesti
 - ☐ 2 Turistiryhmän mukana
5. Oletteko käynyt aikaisemmin Suomessa?
 - ☐ 1 Kyllä. Olen käynyt Suomessa _____ kertaa
 - ☐ 2 En
6. Mikä on pääasiallinen kulkuväline Suomen matkallanne?

Saapuessanne Suomeen: ☐ 1 Linja-auto ☐ 2 Juna ☐ 3 Lentokone ☐ 4 Laiva ☐ 5 Oma auto ☐ 6 Muu, mikä? _____	Lähtiessänne Suomesta: ☐ 1 Linja-auto ☐ 2 Juna ☐ 3 Lentokone ☐ 4 Laiva ☐ 5 Oma auto ☐ 6 Muu, mikä? _____
---	--
7. Palaatteko Suomen kautta takaisin kotimaahanne?
 - ☐ 1 Kyllä
 - ☐ 2 En. Minkä maan kautta palaatte kotimaahanne? _____
8. Selvittäessänne Suomen matkailutarjontaa etukäteen havaitsitte, että
 - ☐ 1 Hyvää informaatiota oli riittävästi saatavilla
 - ☐ 2 Informaatiota oli saatavilla, mutta ei riittävästi tai se ei ollut kaikilta osin hyödyllistä
 - ☐ 3 Informaatiota oli saatavissa vähän tai ei lainkaan
 - ☐ 4 En yrittänyt hankkia informaatiota etukäteen

9. Mikä on matkanne tarkoitus? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan

Suomessa:

- ☐ 1 Lomamatka
☐ 2 Työmatka tai kokous- ja kongressimatka
☐ 3 Ystävien tai sukulaisten luona vierailu
☐ 4 Opiskelu
☐ 5 Muu, mikä? _____

**Maassa / maissa, joissa
vieraillette Suomen
lisäksi:**

- ☐ 1 Lomamatka
☐ 2 Työmatka tai kokous- ja kongressimatka
☐ 3 Ystävien tai sukulaisten luona vierailu
☐ 4 Opiskelu
☐ 5 Muu, mikä? _____

10. Mikä on matkanne kesto Suomessa? _____ tuntia / päivää

11. Mikä on koko matkanne arvioitu kesto? _____ tuntia / päivää

12. Kuinka ostitte tämän matkan? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan

- ☐ 1 Ostin pakettimatkan kotimaastani koko matkareitille
☐ 2 Ostin pakettimatkan kotimaastani Suomeen, josta jatkoin omatoimisesti
☐ 3 Ostin pakettimatkan kotimaastani Suomeen ja Suomesta ostin paketti-
matkan eteenpäin
☐ 4 Järjestin omatoimisesti matkan Suomeen, josta ostin pakettimatkan eteenpäin
☐ 5 Järjestin matkan omatoimisesti koko matkareitille
☐ 6 Järjestin matkani muulla tavoin. Miten? _____
-

13. Mikä on Suomen rooli matkareitilläänne? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan

- ☐ 1 Suomi on minulle vain kauttakulkumaa varsinaiseen kohteeseen
☐ 2 Suomi on yksi kiinnostava kohde kiertomatalla
☐ 3 Suomi on matkani pääkohde, mutta käyn myös muualla

14. Miksi päätitte matkustaa Suomen kautta? Merkitkää (✓) yhteen tai useampaan kohtaan.

- ☐ 1 Suomen kautta matkustaminen ei ollut oma valintani, koska ostin pakettimatkan
☐ 2 Viisumin hankkiminen Suomen konsulaatin kautta oli helpompaa
☐ 3 Mielestäni Suomi oli turvallisempi kuin muut vaihtoehdot
☐ 4 Minulla ei ollut tarpeeksi informaatiota vaihtoehtoisista reiteistä
☐ 5 Ystävät / tuttavat suosittelivat matkaa / reittivaihtoehtoa
☐ 6 Suomen muita paremmat liikennepalvelut
☐ 7 Suomi on nopein reittivaihtoehto
☐ 8 Suomen kautta matkustaminen on halvinta
☐ 9 Halusin vierailla Suomessa
☐ 10 Joku muu syy, mikä? _____

15. Mitä palveluita ja nähtävyyksiä käytitte Suomessa ollessanne?

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ 1 Majoituspalvelut | ☐ 2 Liikennöintipalvelut | ☐ 3 Ravintolat |
| ☐ 4 Vuokrasin mökin | ☐ 5 Ostokset | ☐ 6 Museot |
| ☐ 7 Kylpylät/huvipalvelut | ☐ 8 Kulttuuritapahtumat | ☐ 9 Urheilutapahtumat |
| ☐ 10 Matkailunähtävyydet | ☐ 11 Taidenäyttelyt | ☐ 12 Historialliset paikat |
| ☐ 13 Sightseeing ajelut | ☐ 14 Järjestetyt luonto- tai liikunta-aktiviteetit (esim. laskettelu) | |
| ☐ 15 Lasten kohteet | ☐ 16 Omatoiminen luonnossa liikkuminen | |
| ☐ 18 Kirkot | ☐ 17 Muu, mikä? _____ | |
| ☐ 19 Kuninkaantie | | |

16. Olisitko voinut ajatella vaihtoehtoisia matkareittejä?

- **Viron kautta**
 - ☐ 1 Kyllä, koska _____
 - ☐ 2 En, koska _____
- **Latvian kautta**
 - ☐ 1 Kyllä, koska _____
 - ☐ 2 En, koska _____
- **Liettuan kautta**
 - ☐ 1 Kyllä, koska _____
 - ☐ 2 En, koska _____
- **Puolan kautta**
 - ☐ 1 Kyllä, koska _____
 - ☐ 2 En, koska _____
- **Suoraan Venäjältä maahan, jonne olette nyt matkalla (ei Suomen kautta)**
 - ☐ 1 Kyllä, koska _____
 - ☐ 2 En, koska _____

17. Kuinka paljon seuraavat Itämeren alueen maat kiinnostavat teitä lomakohteina?
Ympyröikää asteikolla 1-5 käsitystänne parhaiten kuvaavan vaihtoehdon numero.

	Paljon	Keskinkertaisesti	Vähän	En osaa sanoa
a) Suomi	5	3	1	0
b) Ruotsi	5	3	1	0
c) Norja	5	3	1	0
d) Tanska	5	3	1	0
e) Viro	5	3	1	0
f) Latvia	5	3	1	0
g) Liettua	5	3	1	0
h) Puola	5	3	1	0

18. Viitaten kysymykseen 17, mitä erityisiä kohteita Itämeren alueella teillä on mielessänne?

19a. Oletteko ollut tyytyväinen Suomen matkailupalveluihin?

- | | |
|---|--|
| ☐ 1 Erittäin tyytyväinen | ☐ 4 Erittäin tyytymätön |
| ☐ 2 Melko tyytyväinen | ☐ 3 Melko tyytymätön |

19b. Jos olette tyytyväinen Suomen matkailupalveluihin, mitkä kolme asiaa ovat erityisesti olleet Teille mieleen?

- | | | |
|---|---|--|
| ☐ 1 Sää | ☐ 5 Toimivuus | ☐ 9 Palvelujen laatu |
| ☐ 2 Puhtaus | ☐ 6 Luonto | ☐ 10 Kielitaito |
| ☐ 3 Turvallisuus | ☐ 7 Ystävällisyys | ☐ 11 Muu, mikä? _____ |
| ☐ 4 Luotettavuus | ☐ 8 Matkustamisen helppous | _____ |

19c. Jos olette pettynyt Suomen matkailupalveluihin, mitkä kolme asiaa ovat eniten painaneet mieltänne?

- | | | |
|---|--|--|
| ☐ 1 Sää | ☐ 5 Epäkohteliaisuus | ☐ 9 Hitaus |
| ☐ 2 Hintataso | ☐ 6 Joustamattomuus | ☐ 10 Palvelujen laatu |
| ☐ 3 Ruoka | ☐ 7 Majoitus | ☐ 11 Kielitaito |
| ☐ 4 Informaation saannin vaikeus | ☐ 8 Ei mielenkiintoista nähtävää/ koettavaa | ☐ 12 Muu, mikä? _____ |

20. Mihin seuraavista ikäryhmistä kuulutte? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan

- | | | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| ☐ 1 15-24 | ☐ 2 25-34 | ☐ 3 35-44 | ☐ 4 45-54 | ☐ 5 55-64 | ☐ 6 65- |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|

21. Mikä on sukupuolenne? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| ☐ 1 Mies | ☐ 2 Nainen |
|---------------------------------|-----------------------------------|

22. Mikä on aviosäätyenne? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan

- | |
|--|
| ☐ 1 Naimisissa tai avoliitossa, ei lapsia |
| ☐ 2 Naimisissa tai avoliitossa, lapsia |
| ☐ 3 Yksinasuva, ei lapsia |
| ☐ 4 Yksinasuva, lapsia |

23. Mihin ammattiryhmään kuulutte? Merkitkää (✓) yhteen kohtaan

- | | | |
|--|--|--|
| ☐ 1 Johtaja / johtavassa asemassa | ☐ 4 Ammattityöntekijä | ☐ 7 Eläkeläinen |
| ☐ 2 Asiantuntijatehtävissä | ☐ 5 Yrittäjä | ☐ 8 Opiskelija |
| ☐ 3 Toimihenkilö | ☐ 6 Kotiäiti | ☐ 9 En ole työssä |

Muita kommentteja:

THANK YOU VERY MUCH!

LIITE 2: MATKAILIJATYYPPIEN PROFIILIT

TAULUKKO A "SUOMI GATEWAY-KOhteena", N=506		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Ikä	15-24 -vuotiaita	18
	25-34 -vuotiaita	30
	35-44 -vuotiaita	23
	45-54 -vuotiaita	18
	55-64 -vuotiaita	8
	yli 65-vuotiaita	3
Sukupuoli	Naisia	67
	Miehiä	33
Aviosääty	Naimisissa, lapsia	43
	Yksinasuva, ei lapsia	31
	Naimisissa, ei lapsia	17
	Yksinasuva, lapsia	9
Ammatti	Työssäkäyviä	81
	Opiskelijoita	11
	Eläkeläisiä	4
	Kotirouvia	3
	Ei ole työssä	1
Kotipaikka	Pietari ja Leningradin lääni	56
	Moskova ja Moskovan lääni	22
	Muu Euroopan puoleinen Venäjä	17
	Aasian puoleinen Venäjä	4
	IVY-maat	1
Matkaseura	Perhe tai sukulaiset	57
	Ystävät	26
	Yksin	13
	Työkaverit tai -kollegat	10
Matkakohde	Ruotsi	58
	Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata)	27
	Monen maan Euroopan kiertomatka	9
Matkustustapa	Osana turistiryhmää	82
	Omatoimisesti	18
Matkakerrat Suomeen	Käynyt aikaisemmin	55
	Ei aikaisemmin Suomessa	45
Aikaisempien käyntikertojen lukumäärä	1-3 kertaa	59
	4-8 kertaa	20
	Monta kertaa	10
	10 tai yli 10 kertaa	12
Kulkuväline Suomeen	Linja-auto	76
	Juna	10
	Oma auto	6
	Lentokone	8
	Laiva	1
Kulkuväline Suomesta	Laiva	89
	Omalla autolla laivaan	3
	Lentokone	8
Paluu kotimaahan	Suomen kautta	98

TAULUKKO A "SUOMI GATEWAY-KOhteena", N=506		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Informaation saatavuus etukäteen	Hyvää infoa saatavilla	49
	Infoa saatavilla, mutta ei riittävästi/hyödyllistä	34
	En yrittänyt hankkia infoa	12
	Infoa vähän tai ei lainkaan saatavilla	5
Matkan tarkoitus Suomessa	Loma	91
	Työmatka	5
	Ystävien ja sukulaisten luona	3
Matkan tarkoitus muissa maissa	Loma	90
	Työmatka	6
	Ystävien ja sukulaisten luona	4
Matkan kesto Suomessa	Alle vrk - 1 vrk	11
	2 vrk	76
	3 vrk	7
	yli 4 vrk	6
Koko matkan kesto	1-7 vrk	75
	8-14 vrk	23
	15-31 vrk	2
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta koko reitille	85
	Omatoimisesti koko matkareitille	9
	Muulla tavoin	1
	Omat. Suomeen, paketti eteenpäin	1
Suomessa käytetyt palvelut (gateway-matkailijoista 96,6% käytti palveluita Suomessa)	Sightseeing ajelut	58
	Matkailunähtävyydet	47
	Kirkot	40
	Ostokset	38
	Historialliset paikat	36
	Kylpylät/huvipalvelut	35
	Ravintolat	20
	Majoituspalvelut	20
	Museot	19
	Kuninkaantie	8
	Liikennöintipalvelut	7
	Kulttuuritapahtumat	6
	Taidenäyttelyt	4
	Lasten kohteet	3
	Omatoiminen luonnossa liikkuminen	3
	Järjestetyt luonto- ja liikunta-aktiviteetit	2
	Vuokrasin mökin	1
	Urheilutapahtumat	1
Sytä matkustaa juuri Suomen kautta	Osti pakettimatkan	43
	Halu vieraila Suomessa	31
	Suomen kautta nopeinta	13
	Ystävät/tuttavat suosittelivat reittiä/matkakohdetta	11
	Suomi turvallisempi kuin muut vaihtoehdot	7
	Suomen kautta halvinta	6
	Viisumin hankinta helpompaa	5
	Ei tarpeeksi tietoa muista reiteistä	2
	Suomen muita paremmat liikennepalvelut	2
	Muu syy (mm. työmatka)	3
Suomi ja odotukset (kesä)	Suomi vastannut odotuksia	95

TAULUKKO A "SUOMI GATEWAY-KOhteena", N=506		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko tyytyväisiä	94
Eniten mieleen Suomessa (Kysymykseen vastanneita 49,6%)	Puhtaus	79
	Turvallisuus	46
	Ystävällisyys	39
	Luonto	41
	Palvelujen laatu	39
	Sää	29
	Palvelujen laatu	22
	Matkustamisen helppous	22
	Luotettavuus	19
	Kielitaito	18
	Toimivuus	7
Eniten pettynyt Suomessa (Kysymykseen vastanneita 29,8%)	Hintataso	64
	Sää	30
	Informaation saannin vaikeus	18
	Kielitaito	18
	Ruoka	13
	Ei mielenkiintoista nähtävää/koettavaa	11
	Hitaus	10
	Majoitus	5
	Joustamattomuus	5
	Palvelujen laatu	3
	Epäkohteliaisuus	2
	Muu syy	5
Kiinnostus matkustaa vaihtoehtoisia matkareittejä	Viron kautta KYLLÄ	9
	-mm. haluan vieraila Virossa, ystäviä ja sukulaisia, kiinnostaa paljon	
	Viron kautta EI	39
	-mm. ei kiinnosta, viisumi-ongelmat	
	Latvian kautta KYLLÄ	5
	-mm. Latvia kiinnostaa	
	Latvian kautta EI	37
	-mm. ei kiinnosta, valmis matka	
	Liettuan kautta KYLLÄ	5
	-mm. Liettua kiinnostaa	
	Liettuan kautta EI	37
	-mm. ei kiinnosta, viisumi-ongelmat	
Kiinnostus matkustaa Suoraan Venäjältä	Puolan kautta KYLLÄ	8
	-mm. Puola kiinnostaa	
	Puolan kautta EI	34
	-mm. ei kiinnosta, sopimaton reitti	
	KYLLÄ	23
	-mm. mukavempaa, helpompaa, halvempaa	
	EI	33
	-mm. valmis reitti, haluaa matkustaa Suomen kautta/käydä Suomessa, helppo tie Ruotsiin	
Itämeren kohteiden kiinnostavuus	Ruotsi (paljon)	70
	Norja (paljon)	63
	Tanska (paljon)	60
	Suomi (paljon)	58
	Puola (paljon)	14
	Viro (paljon)	13
	Latvia (paljon)	11
	Liettua (paljon)	9

TAULUKKO B "SUOMI TRANSIT-KOhteena", N=320		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Ikä	15-24 -vuotiaita	15
	25-34 -vuotiaita	30
	35-44 -vuotiaita	26
	45-54 -vuotiaita	12
	55-64 -vuotiaita	11
	yli 65-vuotiaita	6
Sukupuoli	Naisia	60
	Miehiä	40
Aviosääty	Naimisissa, lapsia	40
	Yksinasuva, ei lapsia	20
	Naimisissa, ei lapsia	29
	Yksinasuva, lapsia	11
Ammatti	Työssäkäyviä	76
	Opiskelijoita	11
	Eläkeläisiä	7
	Kotirouvia	3
	Ei työssä	2
Kotipaikka	Pietari ja Leningradin lääni	67
	Moskova ja Moskovan lääni	12
	IVY-maat	10
	Muu Euroopan puoleinen Venäjä	9
	Aasian puoleinen Venäjä	2
Matkaseura	Yksin	40
	Perhe tai sukulaiset	39
	Ystävät	17
	Työkaverit tai -kollegat	11
Matkakohde	Pohjois-Amerikka	32
	Ruotsi	23
	Aasia	14
	Norja	7
	Monen maan Euroopan kiertomatka	5
	Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata)	4
Matkustustapa	Omatoimisesti	83
	Osana turistiryhmää	17
Matkakerrat Suomeen	Käynyt aikaisemmin	65
	Ei aikaisemmin Suomessa	35
Aikaisempien käyntikertojen lukumäärä	1-3 kertaa	52
	4-8 kertaa	21
	Monta kertaa	12
	10 tai yli 10 kertaa	16
Kulkuväline Suomeen	Lentokone	68
	Linja-auto	15
	Juna	11
	Oma auto	6
	Laiva	1
Kulkuväline Suomesta	Lentokone	68
	Laiva	29
	Omalla autolla laivaan	3
Paluu kotimaahan	Suomen kautta	96

TAULUKKO B "SUOMI TRANSIT-KOhteena", N=320		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Informaation saatavuus etukäteen	Hyvää infoa saatavilla	45
	En yrittänyt hankkia infoa	36
	Infoa saatavilla, mutta ei riittävästi/hyödyllistä	13
	Infoa vähän tai ei lainkaan saatavilla	5
Matkan tarkoitus Suomessa	Transit	67
	Loma	23
	Työmatka	6
	Ystävien ja sukulaisten luona	4
Matkan tarkoitus muissa maissa	Loma	45
	Ystävien ja sukulaisten luona	23
	Työmatka	29
	Opiskelu	3
	Muu syy	3
Matkan kesto Suomessa	Alle vrk	69
	1 vrk	7
	2 vrk	21
	3 vrk	3
Koko matkan kesto	1-7 vrk	40
	8-14 vrk	29
	15-31 vrk	18
	yli kuukausi	12
Matkan ostotapa	Omatoimisesti koko matkareitille	49
	Pakettimatka kotimaasta koko reitille	36
	Muulla tavoin (mm. joku muu järjestänyt)	10
	Omatoimisesti Suomeen, paketti eteenpäin	3
Suomessa käytetyt palvelut (transit-matkailijoista 46% käytti palveluja Suomessa)	Ostokset	37
	Kirkot	28
	Ravintolat	24
	Kylpylät/huvipalvelut	24
	Matkailunähtävyydet	22
	Majoituspalvelut	20
	Sightseeing ajelut	18
	Historialliset paikat	14
	Liikennöintipalvelut	14
	Museot	7
	Omatoiminen luonnossa liikkuminen	4
	Kulttuuritapahtumat	3
	Taidenäyttelyt	3
	Järjestetyt luonto- ja liikunta-aktiviteetit	2
	Vuokrasin mökin	1
	Urheilutapahtumat	1
	Kuninkaantie	1
Lasten kohteet	1	
Sytä matkustaa juuri Suomen kautta	Suomen kautta nopeinta	30
	Suomen kautta halvinta	23
	Osti pakettimatkan	22
	Suomi turvallisempi kuin muut vaihtoehdot	11
	Suomen muita paremmat liikennepalvelut	9
	Ystävät/tuttavat suosittelivat reittiä/matkakohdetta	8
	Halu vieraila Suomessa	7
	Ei tarpeeksi tietoa muista reiteistä	4
	Viisumin hankinta helpompi	2
	Muu syy (mm. Suomen kautta lennot)	15
Suomi ja odotukset (kesä)	Suomi vastannut odotuksia	84

TAULUKKO B "SUOMI TRANSIT-KOhteena", N=320		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko tyytyväisiä	91
Eniten mieleen Suomessa (Kysymykseen vastanneita 38,4%)	Puhtaus	75
	Turvallisuus	55
	Ystävällisyys	42
	Palvelujen laatu	29
	Luonto	23
	Matkustamisen helppous	22
	Luotettavuus	21
	Sää	13
	Kielitaito	18
	Toimivuus	5
Eniten pettynyt Suomessa (Kysymykseen vastanneita 23,4%)	Hintataso	47
	Sää	32
	Informaation saannin vaikeus	19
	Kielitaito	19
	Ei mielenkiintoista nähtävää/koettavaa	17
	Hitaus	16
	Ruoka	13
	Joustamattomuus	7
	Epäkohteliaisuus	5
	Majoitus	4
	Palvelujen laatu	1
	Muu syy	7
Kiinnostus matkustaa vaihtoehtoisia matkareittejä	Viron kautta KYLLÄ	3
	-mm. olemassa laivayhteys	
	Viron kautta EI	58
	-mm. huonot lentoyhteydet, ei kiinnosta	
	Latvian kautta KYLLÄ	2
	-mm. kulttuuria ja nähtävyyksiä	
	Latvian kautta EI	55
	-mm. huonot lentoyhteydet, ei kiinnosta	
	Liettuan kautta KYLLÄ	3
	-mm. Liettua kiinnostaa	
	Liettuan kautta EI	55
	-mm. huonot lentoyhteydet, ei sopiva reitti	
Kiinnostus matkustaa Suoraan Venäjältä	Puolan kautta KYLLÄ	5
	-mm. lähempänä Eurooppaa, hyvä reitti	
	Puolan kautta EI	51
	-mm. huonot lentoyhteydet, ei kiinnosta	
Itämeren kohteiden kiinnostavuus	KYLLÄ	35
	-mm. nopeampaa, suora lento Moskovasta, suora lentoreitti kätevämpi	
	EI	36
	-mm. ei ole suoraa lentoa, haluaa lentää Finnairilla	
Itämeren kohteiden kiinnostavuus	Ruotsi (paljon)	52
	Suomi (paljon)	51
	Norja (paljon)	44
	Tanska (paljon)	39
	Puola (paljon)	12
	Viro (paljon)	10
	Latvia (paljon)	10
	Liettua (paljon)	8

TAULUKKO C "SUOMI PÄÄKOhteena", N=178

MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Ikä	15-24 -vuotiaita	19
	25-34 -vuotiaita	29
	35-44 -vuotiaita	29
	45-54 -vuotiaita	18
	55-64 -vuotiaita	5
	yli 65-vuotiaita	1
Sukupuoli	Naisia	64
	Miehiä	36
	Naimisissa, lapsia	48
	Yksinasuva, ei lapsia	28
	Naimisissa, ei lapsia	14
	Yksinasuva, lapsia	11
Ammatti	Työssäkäyviä	81
	Opiskelijoita	11
	Kotirouvia	3
	Eläkeläisiä	3
	Ei työssä	2
Kotipaikka	Pietari ja Leningradin lääni	48
	Muu Euroopan puoleinen Venäjä	23
	Moskova ja Moskovan lääni	22
	Aasian puoleinen Venäjä	5
	IVY-maat	3
Matkaseura	Perhe tai sukulaiset	62
	Ystävät	33
	Yksin	11
	Työkaverit tai kollegat	6
Matkakohde	Ruotsi	75
	Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata)	13
	Viro	3
Matkustustapa	Omatoimisesti	50
	Osana turistiryhmää	50
Matkakerrat Suomeen	Käynyt aikaisemmin	56
	Ei aikaisemmin Suomessa	44
Aikaisempien käyntikertojen lukumäärä	1-3 kertaa	49
	4-8 kertaa	30
	Monta kertaa	11
	yli 10 kertaa	10
Kulkuväline Suomeen	Linja-auto	48
	Oma auto	20
	Juna	15
	Lentokone	14
	Laiva	3
Kulkuväline Suomesta	Laiva	80
	Omalla autolla laivaan	11
	Lentokone	9
Paluu kotimaahan	Suomen kautta	97

TAULUKKO C "SUOMI PÄÄKOhteena", N=178		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Informaation saatavuus etukäteen	Hyvää infoa saatavilla	50
	Infoa saatavilla, mutta ei riittävästi/hyödyllistä	34
	En yrittänyt hankkia infoa	13
	Infoa vähän tai ei lainkaan saatavilla	4
Matkan tarkoitus Suomessa	Loma	79
	Ystävien ja sukulaisten luona	9
	Työmatka	7
	Muu syy	6
	Opiskelu	5
Matkan tarkoitus muissa maissa	Loma	84
	Työmatka	8
	Ystävien ja sukulaisten luona	6
Matkan kesto Suomessa	Alle vrk - 1 vrk	9
	2 vrk	39
	3 vrk	10
	4-5 vrk	16
	Pidempään	26
Koko matkan kesto	1-7 vrk	61
	8-14 vrk	31
	15-31 vrk	8
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta koko reitille	59
	Omatoimisesti koko matkareitille	27
	Omatoimisesti Suomeen, paketti eteenpäin	9
	Muulla tavoin	4
Suomessa käytetyt palvelut (Suomi-matkailijoista 96,6% käytti palveluita Suomessa)	Ostokset	52
	Kylpylät/huvipalvelut	49
	Sightseeing ajelut	47
	Matkailunähtävyydet	46
	Historialliset paikat	36
	Majoituspalvelut	34
	Kirkot	33
	Ravintolat	33
	Museot	23
	Liikennöintipalvelut	17
	Kulttuuritapahtumat	13
	Omatoiminen luonnossa liikkuminen	12
	Lasten kohteet	9
	Taidenäyttelyt	8
	Vuokrasin mökin	8
	Urheilutapahtumat	8
	Järjestetyt luonto- ja liikunta-aktiviteetit	8
	Kuninkaantie	3
Sytä matkustaa juuri Suomen kautta	Halu vierailia Suomessa	54
	Ystävät/tuttavat suosittelivat reittiä/matkakohdetta	19
	Suomi turvallisempi kuin muut vaihtoehdot	11
	Osti pakettimatkan	10
	Suomen kautta nopeinta	10
	Viisumin hankinta helpompi	6
	Suomen muita paremmat liikennepalvelut	3
	Ei tarpeeksi tietoa muista reiteistä	2
	Suomen kautta halvinta	1
Suomi ja odotukset (kesä)	Suomi vastannut odotuksia	94

TAULUKKO C "SUOMI PÄÄKOhteena", N=178		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko tyytyväisiä	99
Eniten mieleen Suomessa (Kysymykseen vastanneita 42,1%)	Puhtaus	69
	Turvallisuus	63
	Ystävällisyys	52
	Luonto	43
	Palvelujen laatu	25
	Kielitaito	23
	Luotettavuus	23
	Matkustamisen helppous	21
	Sää	20
	Toimivuus	1
Eniten pettynyt Suomessa (Kysymykseen vastanneita 24,7%)	Hintataso	46
	Sää	36
	Hitaus	30
	Kielitaito	18
	Informaation saannin vaikeus	14
	Ruoka	9
	Joustamattomuus	9
	Ei mielenkiintoista nähtävää/koettavaa	7
	Majoitus	5
	Palvelujen laatu	2
Kiinnostus matkustaa vaihtoehtoisia matkareittejä	Viron kautta KYLLÄ	7
	-mm. halu vieraillla Virossa	
	Viron kautta EI	41
	-mm. ei kiinnosta, viisumi-ongelmat	
	Latvian kautta KYLLÄ	1
	Latvian kautta EI	40
	-mm. ei kiinnosta	
	Liettuan kautta KYLLÄ	2
	-mm. Liettuaassa sukulaisia/ystäviä	
Kiinnostus matkustaa Suoraan Venäjältä	Liettuan kautta EI	40
	-mm. ei sopiva reitti, syy tulla Suomen kautta	
	Puolan kautta KYLLÄ	3
	Puolan kautta EI	38
	-mm. ei kiinnosta, syy tulla Suomen kautta	
Itämeren kohteiden kiinnostavuus	KYLLÄ	24
	-mm. helpompaa	
	EI	30
	-mm. halusivat käydä Suomessa, matkalla Ruotsiin	
	Suomi (paljon)	80
	Ruotsi (paljon)	70
	Norja (paljon)	62
	Tanska (paljon)	54
	Puola (paljon)	14
	Viro (paljon)	11
	Latvia (paljon)	10
	Liettua (paljon)	10

LIITE 3: TÄRKEIMPIEN LÄHTÖALUEIDEN PROFIILIT

TAULUKKO D "PIETARIN ALUEELTA SAAPUNEET MATKAILIJAT" N=589		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Ikä	15-24 -vuotiaita	18
	25-34 -vuotiaita	30
	35-44 -vuotiaita	24
	45-54 -vuotiaita	16
	yli 55-vuotiaita	13
Sukupuoli	Naisia / Miehiä	63 / 37
Ammatti	Työssäkäyviä	79
	Opiskelijoita	11
Matkaseura	Perhe tai sukulaiset	49
	Ystävät	23
	Yksin	23
	Työkaverit tai kollegat	11
Matkakohde	Ruotsi	50
	Pohjois-Amerikka	12
	Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata)	10
	Yksittäiset Euroopan kohteet	13
	Monen maan Euroopan kiertomatkat	8
	Aasia	7
Matkustustapa	Osana turistiryhmää / Omatoimisesti	51 / 49
Matkakerrat Suomeen	Käynyt aikaisemmin Suomessa	70
Aikaisempien käyntikertojen lukumäärä	1-3 kertaa	51
	4-8 kertaa	21
	10 tai yli 10 kertaa / monta kertaa	28
Kulkuväline Suomeen	Linja-auto	51
	Lentokone	30
	Juna (9%) / Oma auto (9%)	18
Kulkuväline Suomesta	Laiva (oma auto mukana 4%:lla)	64
	Lentokone	31
Paluu kotimaahan	Suomen kautta	98
Informaation saatavuus etukäteen	Hyvää infoa saatavilla	50
	En yrittänyt hankkia infoa	24
	Infoa saatavilla, ei riittävästi/hyödyllistä	22
	Infoa vähän tai ei lainkaan saatavilla	3
Matkan tarkoitus Suomessa	Loma	62
	Transit	28
	Työmatka	7
Matkan tarkoitus muissa maissa	Loma	71
	Ystävien ja sukulaisten luona	14
	Työmatka	12
Matkan kesto Suomessa	Alle vrk - 1 vrk	37
	2 vrk	54
	yli 3 vrk	10
Koko matkan kesto	1-7 vrk	64
	8-14 vrk	22
	yli 15 vrk	14
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta koko reitille	62
	Omatoimisesti koko matkareitille	29

TAULUKKO D "PIETARIN ALUEELTA SAAPUNEET MATKAILIJAT" N=589		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Suomen rooli matkareitillä	Suomi yksi kohde kiertomatalla	48
	Suomi kauttakulkumaa vars. kohteeseen	37
	Suomi matkan pääkohde	15
Suomessa käytetyt palvelut (77,2% käytti palveluita Suomessa)	Ostokset	47
	Sightseeing ajelut	44
	Matkailunähtävyydet	42
	Kylpylät/huvipalvelut	41
	Kirkot	34
	Historialliset paikat	28
	Ravintolat	24
	Museot	20
	Majoituspalvelut	19
	Liikennöintipalvelut	10
Sytä matkustaa juuri Suomen kautta	Pakettimatka	29
	Suomen kautta nopeinta	23
	Halu vieraila Suomessa	21
	Suomen kautta halvinta	12
	Ystävät suosittelivat	11
	Suomi turvallisempi	10
	Muu syy (esim. lento Suomen kautta)	10
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko tyytyväisiä	95
Eniten mieleen Suomessa (Kysymykseen vastanneita 46,2%)	Puhtaus	79
	Turvallisuus	50
	Ystävällisyys	40
	Luonto	38
	Palvelujen laatu	25
	Matkustamisen helppous	23
	Sää	21
	Luotettavuus	18
	Kielitaito	18
Eniten pettynyt Suomessa (Kysymykseen vastanneita 27,3%)	Hintataso	55
	Sää	32
	Informaation saannin vaikeus	20
	Kielitaito	19
	Hitaus	17
	Ei mielenkiintoista nähtävää/koettavaa	16
Kiinnostus matkustaa vaihtoehtoisia matkareittejä	Viron kautta KYLLÄ / EI	7 / 49
	Latvian kautta KYLLÄ / EI	4 / 47
	Liettuan kautta KYLLÄ / EI	4 / 46
	Puolan kautta KYLLÄ / EI	5 / 46
Kiinnostus matkustaa Suoraan Venäjältä	KYLLÄ	30
	EI	37
Itämeren maiden kiinnostavuus lomakohteina	Ruotsi (paljon)	63
	Suomi (paljon)	57
	Norja (paljon)	53
	Tanska (paljon)	47
	Puola (paljon)	13
	Viro (paljon)	11
	Latvia (paljon)	10
	Liettua (paljon)	9

TAULUKKO E "MOSKOVAN ALUEELTA SAAPUNEET MATKAILIJAT" N=191		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Ikä	15-24 -vuotiaita	12
	25-34 -vuotiaita	31
	35-44 -vuotiaita	23
	45-54 -vuotiaita	22
	yli 55-vuotiaita	11
Sukupuoli	Naisia / Miehiä	62 / 38
Ammatti	Työssäkäyviä	82
	Opiskelijoita	8
Matkaseura	Perhe tai sukulaiset	55
	Ystävät	16
	Yksin	13
	Työkaverit tai kollegat	9
Matkakohde	Ruotsi	60
	Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata)	27
	Pohjois-Amerikka	6
Matkustustapa	Osana turistiryhmää	60
	Omatoimisesti	40
Matkakerrat Suomeen	Käynyt aikaisemmin	40
Aikaisempien käyntikertojen lukumäärä	1-3 kertaa	63
	4-8 kertaa	27
	10 tai yli 10 kertaa / monta kertaa	10
Kulkuväline Suomeen	Linja-auto	46
	Juna	24
	Lentokone	23
	Oma auto	7
Kulkuväline Suomesta	Laiva (omalla autolla laivaan 4%)	82
	Lentokone	18
Paluu kotimaahan	Suomen kautta	100
Informaation saatavuus etukäteen	Hyvää infoa saatavilla	48
	Infoa saatavilla, ei riittävästi/hyödyllistä	34
	En yrittänyt hankkia infoa	13
	Infoa vähän tai ei lainkaan saatavilla	4
Matkan tarkoitus Suomessa	Loma	78
	Transit	11
	Työmatka	6
	Ystävien ja sukulaisten luona vierailu	5
Matkan tarkoitus muissa maissa	Loma	85
	Työmatka	10
	Ystävien ja sukulaisten luona vierailu	8
Matkan kesto Suomessa	Alle vrk - 1 vrk	18
	2 vrk	46
	yli 3 vrk	36
Koko matkan kesto	1-7 vrk	68
	8-14 vrk	25
	15-31 vrk	7
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta koko reitille	76
	Omatoimisesti koko matkareitille	17
	Omatoimisesti Suomeen, paketti eteenpäin	4

TAULUKKO E "MOSKOVAN ALUEELTA SAAPUNEET MATKAILIJAT" N=191		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Suomen rooli matkareitillä	Suomi yksi kohde kiertomatalla	58
	Suomi matkan pääkohde	21
	Suomi kauttakulkumaa vars. kohteeseen	20
Suomessa käytetyt palvelut (90,6% käytti palveluita Suomessa)	Sightseeing ajelut	51
	Matkailunähtävyydet	43
	Kirkot	42
	Majoituspalvelut	41
	Ostokset	39
	Historialliset paikat	37
	Ravintolat	31
	Kylpylät/huvipalvelut	29
	Museot	19
	Liikennöintipalvelut	13
	Kuninkaantie	8
	Omatoiminen luonnossa liikkuminen	7
Sytä matkustaa juuri Suomen kautta	Halu vierailla Suomessa	41
	Pakettimatka	33
	Suomen kautta nopeinta	12
	Ystävät suosittelivat reitti/matkakohdetta	10
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko tyytyväisiä	92
Eniten mieleen Suomessa (Kysymykseen vastanneita 56%)	Puhtaus	72
	Turvallisuus	62
	Ystävällisyys	46
	Luonto	35
	Palvelujen laatu	28
	Luotettavuus	30
	Sää	25
	Matkustamisen helppous	19
	Kielitaito	18
Eniten pettynyt Suomessa (Kysymykseen vastanneita 33,5%)	Hintataso	63
	Sää	33
	Kielitaito	16
	Ruoka	13
	Informaation saannin vaikeus	13
	Hitaus	11
	Majoitus	9
	Ei mielenkiintoista nähtävää/koettavaa	8
Kiinnostus matkustaa vaihtoehtoisia matkareittejä	Viron kautta KYLLÄ / EI	6 / 28
	Latvian kautta KYLLÄ / EI	2 / 38
	Liettuan kautta KYLLÄ / EI	3 / 37
	Puolan kautta KYLLÄ / EI	2 / 38
Kiinnostus matkustaa Suoraan Venäjältä	KYLLÄ	19
	EI	31
Itämeren maiden kiinnostavuus lomakohteina	Ruotsi (paljon)	65
	Suomi (paljon)	64
	Norja (paljon)	64
	Tanska (paljon)	62
	Puola (paljon)	15
	Viro (paljon)	13
	Liettua (paljon)	11
	Latvia (paljon)	10

TAULUKKO F "MUUALTA EUROOPAN PUOLEISELTA VENÄJÄLTÄ SAAPUNEET" N=151		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Ikä	15-24 -vuotiaita	19
	25-34 -vuotiaita	29
	35-44 -vuotiaita	28
	45-54 -vuotiaita	13
	yli 55-vuotiaita	11
Sukupuoli	Naisia / Miehiä	68 / 32
Ammatti	Työssäkäyviä	78
	Opiskelijoita	13
Matkaseura	Perhe tai sukulaiset	57
	Ystävät	28
	Yksin	20
	Työkaverit tai kollegat	5
Matkakohde	Ruotsi	47
	Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata)	35
	Monen maan Euroopan kiertomatkat	6
Matkustustapa	Osana turistiryhmää	68
	Omatoimisesti	32
Matkakerrat Suomeen	Käynyt aikaisemmin Suomessa	27
Aikaisempien käyntikertojen lukumäärä	1-3 kertaa	54
	4-8 kertaa	26
	10 tai yli 10 kertaa / monta kertaa	20
Kulkuväline Suomeen	Linja-auto	63
	Lentokone	15
	Oma auto	11
	Juna	11
Kulkuväline Suomesta	Laiva (oma auto mukana 7%:lla)	87
	Lentokone	13
Paluu kotimaahan	Suomen kautta	97
Informaation saatavuus etukäteen	Infoa saatavilla, ei riittävästi/hyödyllistä	44
	Hyvää infoa saatavilla	31
	Infoa vähän tai ei lainkaan saatavilla	17
	En yrittänyt hankkia infoa	9
Matkan tarkoitus Suomessa	Loma	80
	Transit	9
	Ystävien ja sukulaisten luona	5
	Työmatka	4
Matkan tarkoitus muissa maissa	Loma	85
	Ystävien ja sukulaisten luona	9
	Työmatka	7
Matkan kesto Suomessa	Alle vrk - 1 vrk	20
	2 vrk	62
	yli 3 vrk	18
Koko matkan kesto	1-7 vrk	56
	8-14 vrk	37
	yli 15 vrk	8
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta koko reitille	69
	Omatoimisesti koko matkareitille	20
	Muulla tavoin	7

TAULUKKO F "MUUALTA EUROOPAN PUOLEISELTA VENÄJÄLTÄ SAAPUNEET" N=151		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Suomen rooli matkareitillä	Suomi yksi kohde kiertomatalla	55
	Suomi matkan pääkohde	27
	Suomi kauttakulkumaa vars. kohteeseen	18
Suomessa käytetyt palvelut (88,1% käytti palveluita Suomessa)	Sightseeing ajelut	56
	Matkailunähtävyydet	45
	Historialliset paikat	40
	Kirkot	39
	Kylpylät/huvipalvelut	33
	Ostokset	29
	Majoituspalvelut	17
	Ravintolat	16
	Museot	11
	Liikennöintipalvelut	10
	Kuninkaantie	9
	Kulttuuritapahtumat	7
	Omatoiminen luonnossa liikkuminen	6
Syitä matkustaa juuri Suomen kautta	Halu vieraila Suomessa	38
	Pakettimatka	31
	Ystävät suosittelivat	14
	Suomen kautta nopeinta	13
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko tyytyväisiä	94
Eniten mieleen Suomessa (Kysymykseen vastanneita 36,4%)	Puhtaus	76
	Turvallisuus	44
	Ystävällisyys	42
	Luonto	42
	Sää	33
	Kielitaito	18
	Matkustamisen helppous	16
	Luotettavuus	16
	Palvelujen laatu	15
Eniten pettynyt Suomessa (Kysymykseen vastanneita 22,5%)	Hintataso	50
	Sää	27
	Informaation saannin vaikeus	18
	Kielitaito	18
	Hitaus	18
	Ei mielenkiintoista nähtävää/koettavaa	12
	Majoitus	9
Kiinnostus matkustaa vaihtoehtoisia matkareittejä	Viron kautta KYLLÄ / EI	6 / 39
	Latvian kautta KYLLÄ / EI	4 / 38
	Liettuan kautta KYLLÄ / EI	3 / 39
	Puolan kautta KYLLÄ / EI	6 / 34
Kiinnostus matkustaa Suoraan Venäjältä	KYLLÄ	30
	EI	26
Itämeren maiden kiinnostavuus lomakohteina	Ruotsi (paljon)	71
	Suomi (paljon)	69
	Norja (paljon)	60
	Tanska (paljon)	58
	Puola (paljon)	13
	Viro (paljon)	12
	Latvia (paljon)	13
	Liettua (paljon)	10

TAULUKKO G "AASIAN PUOLEISELTA VENÄJÄLTÄ SAAPUNEET MATKAILIJAT" N=37		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Ikä	15-24 -vuotiaita	11
	25-34 -vuotiaita	22
	35-44 -vuotiaita	41
	45-54 -vuotiaita	16
	55-64 -vuotiaita	11
Sukupuoli	Naisia / Miehiä	76 / 24
Ammatti	Työssäkäyviä	92
	Opiskelijoita	6
Matkaseura	Perhe tai sukulaiset	60
	Ystävät	24
	Yksin	14
	Työkaverit tai kollegat	8
Matkakohde	Ruotsi	51
	Pohjoismaiden kiertomatka (3-4 maata)	19
	Monen maan Euroopan kiertomatkat	16
	Pohjois-Amerikka	3
Matkustustapa	Osana turistiryhmää	89
	Omatoimisesti	11
Matkakerrat Suomeen	Käynyt aikaisemmin Suomessa	19
Aikaisempien käyntikertojen lkm	1-3 kertaa	83
	4-8 kertaa	17
Kulkuväline Suomeen	Linja-auto	78
	Lentokone	14
	Oma auto	3
	Laiva	5
Kulkuväline Suomesta	Laiva	81
	Lentokone	19
Paluu kotimaahan	Suomen kautta	95
Informaation saatavuus etukäteen	Hyvää infoa saatavilla	71
	Infoa saatavilla, ei riittävästi/hyödyllistä	29
Matkan tarkoitus Suomessa	Loma	78
	Opiskelu	11
	Työmatka	8
	Ystävien ja sukulaisten luona	3
	Transit	3
Matkan tarkoitus muissa maissa	Loma	89
	Työmatka	11
Matkan kesto Suomessa	Alle vrk - 1 vrk	11
	2 vrk	65
	yli 3 vrk	24
Koko matkan kesto	1-7 vrk	53
	8-14 vrk	36
	yli 15 vrk	11
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta koko reitille	87
	Muulla tavoin	11

TAULUKKO G "AASIAN PUOLEISELTA VENÄJÄLTÄ SAAPUNEET MATKAILIJAT" N=37		
MUUTTUJA	VAIHTOEHTO	% vastanneista
Suomen rooli matkareitillä	Suomi yksi kohde kiertomatalla	57
	Suomi matkan pääkohde	24
	Suomi kauttakulkumaa vars. kohteeseen	19
Suomessa käytetyt palvelut (97,3% käytti palveluita Suomessa)	Sightseeing ajelut	78
	Matkailunähtävyydet	44
	Historialliset paikat	33
	Kirkot	29
	Ostokset	28
	Majoituspalvelut	22
	Museot	19
	Ravintolat	14
	Liikennöintipalvelut	8
	Taidenäyttelyt	8
	Kulttuuritapahtumat	6
	Lasten kohteet	6
	Omat luonnossa liikkuminen	6
	Vuokrasin mökin	6
Sytä matkustaa juuri Suomen kautta	Halu vieraillla Suomessa	49
	Pakettimatka	27
	Ystävät suosittelivat	16
	Suomen kautta halvinta	5
	Muu syy (työmatka)	8
Tyytyväisyys matkailupalveluihin	Erittäin tai melko tyytyväisiä	100
Eniten mieleen Suomessa (Kysymykseen vastanneita 18,9%)	Turvallisuus	86
	Puhtaus	57
	Luotettavuus	57
	Ystävällisyys	43
	Palvelujen laatu	29
	Matkustamisen helppous	29
	Kielitaito	29
	Toimivuus	14
Eniten pettynyt Suomessa (Kysymykseen vastanneita 13,5%)	Hintataso	80
	Sää	20
	Majoitus	20
Kiinnostus matkustaa vaihtoehtoisia matkareittejä	Ei kiinnostusta eteläisiin reitteihin.	
	Halusivat matkustaa Suomen kautta.	
Kiinnostus matkustaa Suoraan Venäjältä	KYLLÄ	22
	Ei	32
Itämeren maiden kiinnostavuus lomakohteina	Ruotsi (paljon)	71
	Suomi (paljon)	71
	Norja (paljon)	69
	Tanska (paljon)	65
	Puola (paljon)	15
	Viro (paljon)	11
	Latvia (paljon)	7
	Liettua (paljon)	7

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

- A:211. TOMMI KASURINEN: Exploring Management Accounting Change in the Balanced Scorecard Context. Three Perspectives. 2003. ISBN 951-791-736-8.
- A:212. LASSE NIEMI: Essays on Audit Pricing. 2003. ISBN 951-791-751-1.
- A:213. MARKKU KAUSTIA: Essays on Investor Behavior and Psychological Reference Prices. 2003. ISBN 951-791-754-6.
- A:214. TEEMU YLIKOSKI: Access Denied: Patterns of Consumer Internet Information Search and the Effects of Internet Search Expertise. 2003. ISBN 951-791-755-4.
- A:215. PETRI HALLIKAINEN: Evaluation of Information System Investments. 2003. ISBN 951-791-758-9.
- A:216. PETRI BÖCKERMAN: Empirical Studies on Working Hours and Labour Market Flows. 2003. ISBN 951-791-760-0.
- A:217. JORMA PIETALA: Päivittäistavarakaupan dynamiikka ja ostoskäyttäytyminen Pääkaupunkiseudulla. 2003. ISBN 951-791-761-9.
- A:218. TUOMAS VÄLIMÄKI: Central Bank Tenders: Three Essays on Money Market Liquidity Auctions. 2003. ISBN 951-791-762-7.
- A:219. JUHANI LINNAINMAA: Essays on the Interface of Market Microstructure and Behavioral Finance. 2003. ISBN 951-791-783-X.
- A:220. MARKKU SALIMÄKI: Suomalaisen design-teollisuuden kansainvälinen kilpailukyky ja kansainvälistyminen. Strateginen ryhmä –tutkimus design-aloilta. 2003 ISBN 951-791-786-4.
- A:221. HANNU KAHRA: Consumption, Liquidity and Strategic Asset Allocation. 2003. ISBN 951-791-791-0.
- A:222. TONI RIIPINEN: The Interaction of Environmental and Trade Policies. 2003. ISBN 951-791-797-X.
- A:223. MIKKO SYRJÄNEN: Data Envelopment Analysis in Planning and Heterogeneous Environments. 2003. ISBN 951-791-806-2.
- A:224. ERKKI HÄMÄLÄINEN: Evolving Logistic Roles of Steel Distributors. 2003. ISBN 951-791-807-0.
- A:225. SILJA SIITONEN: Impact of Globalisation and Regionalisation Strategies on the Performance of the World's Pulp and Paper Companies. 2003. ISBN 951-791-808-9.
- A:226. EIREN TUUSJÄRVI: Multifaceted Norms in SMC Export Cooperation: A Discourse Analysis of Normative Expectations. 2003. ISBN 951-791-812-7.

- A:227. MIKA MALIRANTA: Micro Level Dynamics of Productivity Growth. An Empirical Analysis of the Great Leap in Finnish Manufacturing Productivity in 1975-2000. 2003. ISBN 951-791-815-1.
- A:228. NINA KOISO-KANTTILA: Essays on Consumers and Digital Content. 2003. ISBN 951-791-816-X.
- 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 alamaiseista asiakkaksi. 2004. ISBN 951-791-833-X, ISBN 951-791-834-8 (Electronic dissertation).
- A:232. MIKA KUISMA: Eri-laistuminen 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 yrittäjäuran 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).

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

- B:44. ELINA HENTTONEN – PÄIVI ERIKSSON – SUSAN MERILÄINEN: Teknologiayrittämisen sukupuoli. Naiset miesten maailmassa. 2003. ISBN 951-791-737-6.
- B:45. KIRSI KORPIAHO: ”Kyllä siinä pitää elää mukana!” Kirjanpitäjien tarinoita työstä, osaamisesta ja oppimisesta työyhteisönäkökulmasta analysoituna. 2003. ISBN 951-791-742-2.
- B:46. NIILLO HOME (toim.): Puheenvuoroja ECR-toiminnasta. Discussions on ECR – Summaries. 2003. ISBN 951-791-749-X.
- B:47. PÄIVI KARHUNEN – RIITTA KOSONEN – MALLA PAAJANEN: Gateway-käsitteen elinkaari Venäjän-matkailussa. Etelä-Suomi Pietarin-matkailun väylänä. 2003. ISBN 951-791-756-2.
- B:48. ANNELI KAUPPINEN – ANNE ARANTO – SATU RÄMÖ (toim.): Myyttiset markkinat. 2003. ISBN 951-791-771-6.

- B:49. MIKKO SAARIKIVI – SIMO RIIHONEN: Suomen puuteollisuuden kilpailukyvyn parantaminen ja kansainvälistyminen piha- ja ympäristörakentamisessa. 2003. ISBN 951-791-779-1.
- B:50. KATARIINA KEMPPAINEN – ARI P.J. VEPSÄLÄINEN – JUKKA KALLIO – TIMO SAARINEN – MARKKU TINNILÄ: From Supply Chain to Networks: A Study of SCM Practices in Finnish Industrial Companies. 2003. ISBN 951-791-780-5.
- B:51. SAMI SARPOLA: Enterprise Resource Planning (ERP) Software Selection and Success of Acquisition Process in Wholesale Companies. 2003. ISBN 951-791-802-X.
- B:52. MATTI TUOMINEN (ed.): Essays on Capabilities Based Marketing and Competitive Superiority. Fimac II - Research: Mai Anttila, Saara Hyvönen, Kristian Möller, Arto Rajala, Matti Tuominen. 2003. ISBN 951-791-814-3.
- B:53. PÄIVI KARHUNEN – RIITTA KOSONEN – ANTTI LEIVONEN: Osaamisen siirtyminen Suomalais-venäläisissä tuotantoalliansseissa. Tapaustutkimuksia pietarista ja leningradin alueelta. 2003. ISBN 951-791-820-8.
- B:54. JARMO ERONEN: Kielten välinen kilpailu: Taloustieteellis-sosiolingtivistinen 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: Kaksoiskaupunkoja 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.

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

- E:102. DAN STEINBOCK: The U.S. CIBER Experience: The Centers for International Business Education and Research (CIBERs). 2003. ISBN 951-791-781-3.

- N:15. ELINA HAVERINEN: Etelä-Savon pk-yritysten Viron kauppa. Ulkomaankaupan erityisraportti 2003. ISBN 951-791-732-5.
- N:16. REETA RÖNNKÖ: Latinalainen Amerikka markkina-alueena Argentiina ja Brasilia. Ulkomaankaupan erityisraportti 2003. ISBN 951-791-733-3.
- N:17. JAAKKO VARVIKKO – JUHA SIIKAVUO: Koulutus, oppiminen ja akateeminen yrittäjyys. 2003. ISBN 951-791-745-7.
- N:18. ANNE GUSTAFSSON-PESONEN – SATU SIKANEN: Yrittäjäkoulutuksesta yrittäjäksi. 2003 ISBN 951-791-763-5.
- N:19. TOIVO KOSKI: Impact of a venture capitalists' value added on value of a venture. 2003. ISBN 951-791-764-3.
- N:20. LAURA HIRVONEN: Itävalta suomalaisyritysten markkina-alueena. 2003. ISBN 951-791-765-1.
- N:21. LAURA MALIN: Etelä-Savon pk-yritysten vienti Belgiaan. 2003. ISBN 951-791-766-X.
- N:22. JUKKA PREPULA: Ranska suomalaisten pk-yritysten vientikohteena. 2003. ISBN: 951-791-767-8.
- N:23. HENNA HUCZKOWSKI: Pk-yritysten perustaminen Puolaan. 2003. ISBN 951-791-768-6.
- N:24. HENNA KATAJA – LEENA MÄÄTTÄ: Kiina suomalaisen pk-yrityksen vientikohteena. 2003. ISBN: 951-791-769-4.
- N:25. KAROLIINA IJÄS: Etelä-Savon pk-yritysten vienti Puolaan. 2003. ISBN: 951-791-770-8.
- N:26. MARJO VAHLSTEN: Matkailupalvelujen markkinoinnin kehittäminen verkkoyhteistyön avulla. 2003. ISBN: 951-791-792-9.
- N:27. TUULI SAVOLAINEN: Slovakia suomalaisten pk-yritysten markkina-alueena. 2003. ISBN: 951-791-793-7.
- N:28. HARRY MAASTOVAARA: Etelä-Savon yritysten ulkomaankauppa 2001. 2003. ISBN: 951-791-794-5.
- N:29. RIIKKA PIISPA: Yhteistoiminnallisuus alueen taloudellisen kehityksen edellytyksenä. 2003. ISBN 951-791-795-3.
- N:31. HANNA PERÄLÄ: Etelä-Savon pk-yritysten vienti Ruotsiin. 2003. ISBN: 951-791-799-6.
- N:32. SATU SIKANEN – MAARIT UKKONEN: Etelä-Savon Venäjän-kauppa 2003. 2003. ISBN 951-791-800-3.
- N:34. TOIVO KOSKI – ANTTI EKLÖF: Uudenmaan yrityshautomoista irtaantuneiden yritysten menestyminen, Yrittäjien näkemyksiä yrityshautomotoiminnasta sekä selvitys ”yrittämisestä Työtä 2000” –projektin asiakkaiden yritystoiminnasta. 2003. ISBN 951-791-805-4.

- 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.

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

- W:335. SATU NURMI: Sectoral Differences In Plant Start-up Size. 2003. ISBN 951-791-738-4.
- W:336. SATU NURMI: Plant Size, Age And Growth In Finnish Manufacturing. 2003. ISBN 951-791-739-2.
- W:337. PETRI HALLIKAINEN – HANNU KIVIJÄRVI: Appraisal of Strategic it Investments: Payoffs And Tradeoffs. 2003. ISBN 951-791-740-6.
- W:338. SENJA SVAHN: Knowledge Creation in Business Networks – A Dynamic-capability Perspective. 2003. ISBN 951-791-743-0.
- W:339. KRISTIAN MÖLLER – SENJA SVAHN: Role of Knowledge in the Value Creation in Business Nets. 2003. ISBN 951-791-744-9.
- W:340. ELI MOEN – KARI LILJA: European Works Councils in M-Real and Norske Skog: The Impact of National Traditions in Industrial Relations. 2003. ISBN 951-791-750-3.
- W:341. KJELD MÖLLER: Salatulla "arvopaperistamisella" tuhottiin yrittäjyyttä. 2003. ISBN 951 791-752-X
- W:342. ATSO ANDERSEN: Competition Between European Stock Exchanges. 2003. ISBN 951-791-753-8.
- W:343. MARKO MERISAVO: The Effects of Digital Marketing on Customer Relationships. 2003. ISBN 951-791-757-0.

- W:344. KLAUS KULTTI – JUHA VIRRANKOSKI: Price Distribution in a Random Matching Model. 2003. ISBN 951-791-759-7.
- W:345. PANU KALMI: The Rise and Fall of Employee Ownership in Estonia, 1987-2001. 2003. ISBN 951-791-772-4.
- W:346. SENJA SVAHN: Managing in Networks: Case Study of Different Types of Strategic Nets. 2003. ISBN 951-791-774-0.
- W:347. KRISTIAN MÖLLER – SENJA SVAHN: Crossing East-West Boundaries: Knowledge Sharing in Intercultural Business Networks. 2003. ISBN 951-791-775-9.
- W:348. KRISTIAN MÖLLER – SENJA SVAHN: Managing in Emergence: Capabilities for Influencing the Birth of New Business Fields. 2003. ISBN 951-791-776-7.
- W:349. TOM RAILIO: The Taxation Consequences of Scandinavian Mutual Fund Investments and After-Tax Performance Evaluation. 2003. ISBN 951-791-777-5.
- W:350. KIRSI LAPOINTE: Subjektiivinen ura työurien tutkimuksessa ja teorioissa. 2003. ISBN 951-791-778-3.
- W:351. PANU KALMI: The Study of Co-operatives in Modern Economics: A Methodological Essay. 2003. ISBN 951-791-783-X.
- W:352. MARJA TAHVANAINEN: Short-term International Assignments: Popular Yet Largely Unknown Way Of Working Abroad. 2003. ISBN 951-791-784-8.
- W:353. MARKKU KUULA – ANTOINE STAM: An Interior Point Method for Multi-party Negotiation Support. 2003. ISBN 951-791-787-2.
- W:354. JOUKO KINNUNEN: Quantification of Ordered-level Business Sentiment Survey Forecasts by Means of External Validation Data. 2003. ISBN 951-791-790-2.
- W:355. TOM RAILIO: The Nature of Disagreements and Comparability Between Finnish Accumulating Mutual Funds and Voluntary Pension Insurances. 2003. ISBN 951-791-798-8.
- W:356. JUKKA JALAVA: 'Has Our Country the Patience Needed to Become Wealthy?' Productivity in the Finnish Manufacturing Industry, 1960-2000. 2003. ISBN 951-791-803-8.
- W:357. JARI VESANEN: Breaking Down Barriers for Personalization – A Process View. 2003. ISBN 951-791-804-6.
- W:358. JUHA VIRRANKOSKI: Search Intensities, Returns to Scale, and Uniqueness of Unemployment Equilibrium. 2003. ISBN 951-791-809-7.
- W:359. JUHA VIRRANKOSKI: Search, Entry, and Unique Equilibrium. 2003. ISBN 951-791-810-0.
- W:360. HANNA KALLA: Exploration of the Relationship Between Knowledge Creation, Organisational Learning, and Social Capital: Role of Communication. 2003. ISBN 951-791-813-5.
- W:361. PEKKA SÄÄSKILAHTI: Strategic R&D and Network Compatibility. 2003. ISBN 951-791-817-8.
- W:362. MAIJU PERÄLÄ: Allyn Young and the Early Development Theory. 2003. ISBN 951-791-818-6.

- 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 (Electronic 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. OSSI LINDSTRÖM – ALMAS HESHMATI: Interacting Demand and Supply Conditions in European Bank Lending. 2005. ISBN 951-791-903-4 (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: kirjak@kyypari.hkkk.fi

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