

Päivi Karhunen, Riitta Kosonen ja Malla Paajanen

GATEWAY-KÄSITTEEN ELINKAARI
VENÄJÄN-MATKAILUSSA

Etelä-Suomi Pietarin-matkailun väylänä

ALKUSANAT

Käsillä oleva raportti esittelee Helsingin kauppakorkeakoulun Venäjän ja Baltian keskuksen tutkimushankkeen, joka käsittelee gateway-matkailun elinkaarta Venäjän-matkailussa. Tutkimuksen on rahoittanut Jenny ja Antti Wihurin rahasto, jolle esitämme lämpimät kiitoksemme.

Tutkimustyö käynnistyi keväällä 2001 ja tutkimusraportin käsikirjoitus valmistui jouluna 2002. Tutkimus toteutettiin siis ajankohtana, jolloin matkailu lännestä Venäjälle on rautaesiripun romahdettua kehittynyt suhteellisen vapaasti jo toistakymmentä vuotta. Tuona aikana Suomi on pikku hiljaa menettänyt erityisasemaansa länsimaalaisten turistien käyttämänä kauttakulkureittinä, nk. ‘gateway’:nä Venäjälle. Suomen asemaa ovat syöneet yhtäältä Venäjän kehittyvä matkailuinfrastruktuuri ja toisaalta kilpailevien välittäjämaiden ilmestyminen markkinoille. Tutkimuksessa selvitetään Etelä-Suomen asemaa Venäjän-matkailun väylänä, kartoitetaan kilpailuasetelmaa Baltian ja Puolan reitteihin nähden sekä rakennetaan keinoja matkailijavirtojen hyödyntämiseksi pidemmällä aikavälillä.

Lukuisat tahot ovat edistäneet tämän tutkimuksen toteuttamista. Kiitämme lämpimästi emeritusprofessori, matkailumaantieteen uranuurtaja Kai-Veikko Vuoristoa, jolta saimme arvokkaita kommentteja tutkimussuunnitelmaa laadittaessa. Tutkimusavustaja fil. yo. Minna Lehtiranta toteutti ansiokkaasti matkailijahaastattelut ja avusti aineiston käsittelyssä. Kyo Bruno Lill saa kiitoksemme aineiston koodauksesta ja FM Saara Patoluoto matkailutilastojen selvittämisestä sekä aineiston työstämisestä tilastojen näkökulmasta. FM Maria Schmandt työsti raportin liitteet ja taulukot sekä editoi raportin painokuntoon. Lisäksi kiitämme tahoja, jotka ovat avustaneet tutkimuksen toteutumista luovuttamalla tekijöiden käyttöön tietoja matkustajamääristä Pietariin, kertomalla tietoja matkustajien matkojen tarkoituksesta sekä suomalla mahdollisuuden tehdä matkailijahaastatteluja junissa, linja-autoissa, Helsinki-Vantaan lentokentällä, Helsingin satamassa sekä Rajahovin taukopaikassa Vaalimaan raja-aseman läheisyydessä. Kiitoksemme saavat erityisesti Finnair Oyj, Oy Finnsov Tours Ltd, Oy Futurist Ltd, Helsingin satamalaitos, Ilmailulaitos, Imatran, Nuijamaan, Pelkolan ja Vaalimaan raja-asemien henkilökunta, Karelia Lines Oy, Kauppa- ja teollisuusministeriö, Kristina Cruises Oy, Kymenmatkat Oy, Oy Matkahuolto Ab, Matkailun edistämiskeskus,

Merenkululaitos, Pulkovo Airlines, Savonlinja-yhtiöt, Teboil Rajahovi Vaalimaalla, Turun Neva Tours, Ulkoasiainministeriön passi- ja viisumiyksikkö sekä VR Henkilöliikenne.

Nyt käsillä olevaan toiseen, uudistettuun painokseen tutkija FM Noora Reittu on käynyt aineistoa uudelleen läpi ja joiltain osin täydentänyt tietoja.

Helsingissä, 28.4.2004

Päivi Karhunen

Riitta Kosonen

Malla Paajanen

Noora Reittu

TIIVISTELMÄ

Tutkimusasetelman tiivistelmä

Tutkimus tarjoaa suomalaiselle matkailuelinkeinolle arvion Etelä-Suomen asemasta ja elinkaaresta lännestä Pietariin suuntautuvassa matkailussa sekä hahmotelman keinoista markkinoida Suomea osana Pietariin suuntautuvaa matkailua. Tutkimuksen taustalla on Suomen potentiaalinen uhka menettää asemiaan Venäjän ja lännen välisessä matkailussa. Suomella on ollut perinteinen rooli Pietarin- ja Leningradin-matkailun kauttakulkualueena, 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 Suomen Pietariin liittyvästä gateway-matkailusta ei ole olemassa selvää kuvaa, sillä aiheen tilastointi ja aihetta käsittelevä aiempi tutkimus eivät käsittele pelkästään länsimaisia Suomen kautta Venäjälle matkustavia gateway-turisteja. Gateway-matkailu ei enää sellaisenaan sisälly Suomen matkailustrategiaan, jossa kauttakulun sijaan korostetaan tarvetta houkutella matkailijat Suomeen pidemmäksi aikaa kaupunki-, kulttuuri- ja kiertomatalle. Nyt käsillä oleva tutkimus pyrkii palvelemaan myös tätä matkailustrategian näkökulmaa arvioimalla, miten Suomea ja Pietaria voitaisiin markkinoida yhdistettyinä matkakohteina.

Tässä tutkimuksessa käytettävä gateway-termi perustuu termin alkuperäiseen geopolitiittiseen merkitykseen. Näin gateway-aluetta ei ymmärretä pelkkänä kauttakulkualueena, vaan rautaesiripun romahtamisen jälkeen välittäjäroolin omaksuneena alueena, jolla on kylmän

sodan aikaisen historiansa vuoksi kyky toimia välittäjänä ja kehittää vuorovaikutusta geopoliittisista syistä toisistaan erillään olleiden alueiden välillä. Gateway-matkailualueella on siis selkeä toiminnallinen rooli itään matkustamista helpottavien palvelujen tarjoajana ja mahdollisesti myös erillisenä Pietariin liittyvänä matkakohteena. Tutkimusaineistona käytetään tarkoitusta varten kerättyjä matkailijahaastatteluja, joiden pohjalta gateway-käsitettä kehitetään erityisesti toiminnallisesta näkökulmasta. Lisäksi gateway-matkailua tutkitaan elinkaaren näkökulmasta, jolloin kiinnitetään huomiota Suomen Pietariin liittyvän matkailun kehittämiseen myös pidemmällä aikavälillä. Tutkimusaineisto koostuu 626 Etelä-Suomen kautta Pietariin matkalla olleen pääasiassa suomalaisia kulkuvälineitä ja matkanjärjestäjiä käyttäneen länsimaisen matkailijan haastatteluista. Haastattelut on tehty kevään 2001 ja syksyn 2002 välisenä aikana Sibelius-junassa, Helsinki-Vantaan lentokentällä, Helsingin Satamassa sekä reitti- ja tilauslinja-autoissa. Vertailun vuoksi tutkimuksessa on haastateltu myös matkustajia Suomen kanssa kilpailevista gateway-maista (entiset Euroopan sosialistiset maat) sekä Pietarista paluumatkalla olleita länsimatkailijoita.

Tiivistelmä tutkimustuloksista

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

Kokonaiskuva Etelä-Suomen kautta Pietariin matkustavista matkailijoista

Tämän tutkimuksen otoksen perusteella suurin osa Etelä-Suomen kautta Pietariin matkustavista länsimaalaisista on pohjoisamerikkalaisia (41%) ja eurooppalaisia (41%). Yksittäisistä Euroopan maista vastaajia oli eniten Iso-Britanniasta ja Ruotsista. Australialaisia ja uusiseelantilaisia oli vajaa kymmenen prosenttia ja aasialaisia kuusi prosenttia haastatteluista. Etelä- ja keskieuropalaisten osuus oli melko pieni, joten näistä maista Pietariin matkustettaneen suoraan tai muuta reittiä kuin Suomen kautta.

Suomi oli houkutteleva kohde. Noin kolmannekselle matkailijoista Suomi oli pääkohde ja yli puolelle (60%) Suomi oli pääkohteena pidetyn Venäjän rinnalla tärkeä matkakohde.

Kolmannes vastaajista viipyi Suomessa 1-3 päivää. Viikosta kahteen viikkoon Suomessa viipyi 14% matkailijoista. Koska suurin osa aineistosta kerättiin lomailun huippusesonkina kesäkuukausina, Suomeen saavuttiin ennen kaikkea lomalle (55%) ja esimerkiksi vierailulle tuttavien ja sukulaisten luo (13%). Vain viidennekselle Pietarin-matkailijoista Suomi oli pelkkä läpikulkumaa. He viipyivät Suomessa vain joitakin tunteja.

Matkailijat eivät liikkuneet yksin. Yli puolet matkailijoista oli liikkeellä perheen kanssa ja kolmannes ystävien kanssa. Hieman yli puolet haastatelluista oli miehiä ja hieman vajaa puolet naisia. Kolme neljännestä oli työiässä ja vajaa viidennes eläkeläisiä. Suuri osa (43%) matkailijoista käytti matkallaan ns. perusreittiä, eli matkusti kotimaastaan suoraan Suomen kautta Venäjälle ja palasi samaa reittiä takaisin. Yleisin kulkuväline Suomeen tultaessa oli lentokone (70%). Laiva oli toiseksi yleisin kulkuväline ja sen osuus vastasi Ruotsin kautta Suomeen ja siitä Venäjälle matkustaneiden osuutta (17%). Venäjälle matkattiin lähinnä lomalle (85%) ja siellä viivytettiin yleensä 2-4 päivää (70% vastaajista).

Matkat hankittiin muualta kuin Suomesta. Hieman alle puolet matkailijoista oli ostanut valmiin pakettimatkan kotimaastaan. Suomalaisten matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa oli asioinut suoraan joka viides ja matkan eri osiot oli suoraan palveluntarjoajilta hankkinut myös joka viides matkailija. Matkailupalveluja Suomessa käytettiin ahkerasti, mutta valikoiden. Kolme neljästä matkailijasta oli käyttänyt ravintola- ja kuljetuspalveluja ja majoitus- ja ostospalveluja reilusti yli 60% matkailijoista. Museoissa oli vierailut lähes joka toinen ja kiertojelut ja kulttuuritapahtumia oli sen sijaan käyttänyt vain joka kolmas matkailija. Myöskään urheiluun liittyvät tapahtumat eivät juuri kiinnostaneet matkailijoita.

Suomen tarjoamiin Venäjään liittyviin palveluihin oltiin pääosin tyytyväisiä. Neljännes matkailijoista ei kaivannut lisäpalveluja. Toiveet Suomessa tarjottavista Venäjä-palveluista koskivat Venäjän kulttuuritapahtumia (ml. lippujen varausmahdollisuus Suomessa), tietoa matkustuspalveluista (esim. junareitit ja matkalippujen varaukset) sekä apua matkustusasiakirjojen hankinnassa. Venäjältä palanneiden matkailijoiden toiveet eivät poikenneet menomatalla olleiden toiveista. Venäjä-palveluja toivottiin tarjottavan Suomessa mm. venäjän kielen ongelmien vuoksi. Suomen Venäjä-tuntemusta ei kuitenkaan pidetty olennaisena tekijänä valittaessa matkareittiä Pietariin. Sen sijaan Suomen turvallisuus koettiin reittivalinnassa suhteellisen tärkeäksi tekijäksi (21% matkailijoista).

Suomea pidetään tutkimuksen mukaan luonnollisena reittinä Pietariin. Lisäksi Suomi – erityisesti sen luonto, valoisat yöt, design, kulttuuriperintö ja kaupunkikohteet – kiinnosti Pietariin liitettävänä matkakohteena. Vajaa puolet (40%) matkailijoista olisi kuitenkin valmiita matkustamaan Venäjälle myös suoraan. Tämä koskee etenkin lentomatrustajia, jotka viipyvät Suomessa ainoastaan välilaskun verran. Viron kautta Venäjälle olisi kiinnostunut matkustamaan reilu neljännes matkailijoista ja Puolan kautta vajaa viidennes. Tämä johtui lähinnä matkailijoiden kiinnostuksesta kyseisiä maita kohtaan. Matkustushalukkuutta Viron ja Puolan kautta himmensi kuitenkin ko. maiden infrastruktuurin huono kunto sekä huono tietämys ko. reiteistä. Sen sijaan Latvia ja Liettua eivät matkailijoita juurikaan kiinnostaneet sen enempää itsenäisinä kohteina kuin reittinä Pietariin.

Etelä-Suomen kautta Pietariin kulkevat matkailijat olisivat kiinnostuneita liittämään Suomen ja Pietarin-matkaansa myös Ruotsin, Norjan ja Tanskan. Pietarin lisäksi Venäjällä kiinnostaa Moskova. Erillisinä kohteina Itämeren alueella mainittiin useimmin Lappi ja Tallinna.

'Suomi on gateway-kohde matkalla Pietariin'-matkailijatyypit

Tutkimustulosten perusteella gateway-matkailija on Pietaria pääkohteenaan pitävä lomamatkailija, jolle Pietarin rinnalla myös Suomi on kiinnostava kohde. Joukossa oli myös työmatkalla olleita. Työmatkaan Suomessa liitettiin usein vapaa-ajanmatka Venäjälle ja Venäjälle työasioissa matkustavat puolestaan hyödynsivät tilannetta lomaillakseen Suomessa. Suomessa viivytettiin yleensä muutama päivä. Varsinaisten gateway-matkailijoiden osuus haastatelluista oli vajaat 50 prosenttia. He olivat yleensä pohjoisamerikkalaisia ja brittejä.

Gateway-matkailijat valitsivat Suomen reitiksi Venäjälle, koska he halusivat vieraila nimenomaan Suomessa ja koska Suomi on turvallinen ja länsimaisella infrastruktuurilla varustettu maa. Gateway-matkailijat käyttivät Suomessa keskimääräistä enemmän matkailupalveluja (majoitus, kuljetus, museot ja kiertoajelut sekä kulttuuritapahtumat ja ostokset). Gateway-matkailijat toivoivat keskimääräistä useammin saavansa tietoa Venäjistä ja mahdollisuutta hankkia Venäjällä käytettäviä palveluja etukäteen Suomesta. Tärkeimpinä gateway-palveluina pidettiin tietoa Venäjistä ja siellä tarjottavista ohjelmopalveluista (esim. balettilippujen varaus Suomesta), tietoa Venäjän matkustuspalveluista (majoituspalvelujen ja junalippujen varaus Suomesta) sekä avustusta matkustusasiakirjojen hankinnassa. Gateway-matkailijat järjestivät matkansa muita useammin itsenäisesti valmiin pakettimatkan sijasta.

Suomen Venäjä-osaamiseen liittyvien valmiiksi paketoitujen gateway-matkailupalvelujen kysyntä onkin tämän tutkimuksen perusteella vähenemässä, sillä nykypäivän gateway-matkailija arvostaa lähinnä Suomen liikenneyhteyksiä ja muuta toimivaa matkailuinfrastruktuuria, jonka avulla matkan Venäjälle voi luotettavasti järjestää myös itse.

Gateway-matkailijat saapuivat Suomeen yleensä lentäen, mutta jatkoivat Venäjälle junalla, linja-autolla tai laivalla. Yleensä gateway-matkailijat eivät enää palanneet Venäjältä Suomen kautta, vaan valitsivat kotimatkalle jonkin toisen reitin. Gateway-matkailu näyttääkin olevan luonteeltaan lähinnä kiertomatkailua, jossa matkaan liitetään myös muita maita kuin Venäjä ja Suomi. Gateway-matkailijat olivat muita matkailijatyyppejä kiinnostuneempia erilaisista matkakohteista Itämeren alueella ja Venäjällä. Gateway-matkailijat olivatkin kiinnostuneita vaihtoehtoisista reiteistä Viron ja Puolan kautta Venäjälle, koska nämä maat koettiin kiinnostaviksi matkakohteiksi. Toistaiseksi Suomen turvallinen ja nopea länsimainen infrastruktuuri on kuitenkin kallistanut vaakakupin Suomen puolelle.

‘Suomi on vain reitti Pietariin’-matkailijatyyppi

Puhtaasti kauttakulkuun (transit) Suomea käytti vajaa neljännes matkailijoista. Yli puolet heistä seisahtui Suomessa vain koneenvaihdon verran. Kuitenkin jopa 40 prosenttia transit-matkailijoista viipyi maassamme 1-2 päivää ja siten käytännössä muistutti gateway-matkailijatyyppejä. Pidempään Suomessa viipyneet jatkoivat matkaa Venäjälle junalla tai linja-autolla. Lähes 60 prosenttia transit-matkailijoista käytti Suomea matkareittinä sekä meno- että paluumatkallaan. Suurin osa transit-matkustajista oli pohjoisamerikkalaisia. Suhteellisesti tarkasteltuna transit-matkailijoiden joukossa oli keskimääräistä enemmän australialaisia sekä pohjoismaalaisia.

Valtaosa transit-matkailijoista oli lomamatkalla (68%), joskin työmatkalaisten osuus oli tässä ryhmässä keskimääräistä suurempi. Lomalaisten joukossa oli keskimääräistä runsaammin eläkeläisiä. Suurin osa transit-matkailijoista (70%) oli ostanut valmiin pakettimatkan lähtömaastaan, joten Suomi ei reittinä ollut välttämättä tietoinen valinta. Transit-matkalaiset käyttivät Suomen matkailupalveluja muita vähemmän. Museoita, näyttelyitä ja muita oheispalveluja ei juurikaan käytetty, vaan ainoastaan kuljetus-, majoitus- ja ravitsemuspalveluja. Jonkin verran tehtiin myös ostoksia. Transit-matkailijoiden toiveet Suomen Venäjään liittyvistä palveluista koskivat kauttakulun nopeuttamista entisestään

(nopeampi junayhteys, parempi yhteys lentokentän ja rautatieaseman välille sekä matkustusasiakirjojen hankinta).

Koska transit-matkailija pyrkii siirtymään Venäjälle mahdollisimman nopeasti, suora reitti kotimaasta Venäjälle kiinnosti, samoin kuin vaihtoehtoiset reitit Puolan ja Viron kautta. Nämä koettiin kuitenkin toistaiseksi vielä liian hitaiksi ja epävarmoiksi reiteiksi. Transit-matkailijat olivat muita ryhmiä vähemmän kiinnostuneita nimeämään kiinnostavia matkakohteita Itämeren alueelta.

‘Suomi on pääkohde, Pietari sivukohde’ –matkailijatyypit

Gateway- ja transit-matkailijoiden lisäksi tutkimuksessa erottui suuri joukko (30%) Pietarin-matkailijoita, joille Suomi oli matkan pääkohde. Suurin osa näistä matkailijoista oli pohjoisamerikkalaisia, mutta muita ryhmiä enemmän tässä ryhmässä oli myös etelä- ja länsieurooppalaisia.

Suomi-matkailijat olivat yleensä Suomessa 1-2 viikon lomamatkalla perheen kanssa ja keskimääräistä useammin ryhmämatkalla. Suomessa kiinnostivat erityisesti luonto, arkkitehtuuri ja design. Noin kolmannes Suomi-matkailijoista vieraili Suomessa sukulaisten tai tuttavien luona ja nämä olivat myös organisoineet matkan Venäjälle. Suurin osa Suomi-matkailijoista myös palasi Venäjältä Suomen kautta. Suomi-matkailijat siis käyttivät maantieteellistä läheisyyttä hyväkseen vierailukseen Venäjällä.

Suomi-matkailijat käyttivät Suomessa runsaasti palveluja, etenkin museoita ja muita kulttuurikohteita. Majoitus- ja ravitsemuspalvelujen käyttöä vähensi vierailu sukulaisten ja tuttavien luona. Tämä vähensi myös Venäjään liittyvien palvelujen tarvetta, joskin Suomi-matkailijat arvostivat muita ryhmiä enemmän suomalaisten matkailuyritysten Venäjä-osaamista.

Suomi-matkailijat olivat periaatteessa kiinnostuneita myös Puolan ja Viron kautta kulkevista reiteistä, mutta toistaiseksi niiden infrastruktuuria pidettiin suomalaista huonompana. Myös muut Itämeren matkakohteet kiinnostivat Suomi-matkailijoita.

Suomen kilpailutilanne muihin reitteihin nähden ja gateway-matkailun kehitysvaihtoehdot

Suurimmalle osalle Etelä-Suomen kautta Pietariin matkalla olleista matkailijoista Suomi on myös itsenäinen ja kiinnostava matkakohde eikä pelkkä läpikulkualue. Myös muut Itämeren alueen maat kiinnostivat matkailijoita, erityisesti gateway-matkailijoita. Erillisten Venäjään liittyvien palvelujen pieni kysyntä viittaa siihen, ettei Suomea enää tarvita entisessä laajuudessa gateway-sillanpäänä Venäjälle. Gateway-matkailun elinkaari näyttääkin jossain määrin olevan hiipumassa. Suomi saattaa muuttua pelkäksi läpikulkumaaksi, mikäli vaihtoehtoiset reitit Puolan ja Viron kautta kasvattavat suosiotaan (toistaiseksi niitä tunnetaan huonosti ja niiden infrastruktuuria pidetään liian huonona). Toisaalta gateway-matkailu on saamassa yhä enemmän kiertomatkailun luonnetta, joten Suomi voitaisiin liittää osaksi laajempaa matkaohjelmaa esimerkiksi Itämeren ympärillä. Erityisen kiinnostaviksi kohteiksi Itämeren alueella nimettiin Suomi, Ruotsi ja Pietari. Seuraavaksi eniten kiinnostivat muut Pohjoismaat ja Viro. Moskovasta ja muista Baltian maista oltiin sen sijaan vähemmän kiinnostuneita. Lukuisia mainintoja sai erikseen Lappi.

Suomi, Pietari ja Itämeri yhteismarkkinoinnin kohteena

Edellä hahmoteltujen kolmen matkailijatyypin kiinnostusta muihin Itämeren matkakohteisiin ja suhtautumiseroja Suomeen voidaan hyödyntää matkailupalvelujen markkinoinnissa. Tämän tutkimuksen valossa näyttäisi siltä, että Suomen, Pietarin ja Itämeren matkailukohteiden yhteismarkkinointi kannattaisi eriyttää kolmeen osaan siten, että:

1) Osalle matkailijoista kannattaisi tarjota valmiita Venäjä-Suomi –paketteja. Tähän ryhmään kuuluvat erityisesti Suomea pääkohteenaan pitävät matkailijat, jotka Suomessa viipyessään käyttävät hyväkseen tilaisuutta vieraila lähellä sijaitsevassa Pietarissa. Tälle ryhmälle tarjottuun Pietari-matkapakettiin kannattaa sisällyttää monipuolisesti yleistietoa Venäjästä. Lisäksi tälle ryhmälle kannattaa markkinoida Suomea Pietari-yhteyden lisäksi myös laajemmin osana Itämeren alueelle kohdistuvaa matkailua.

2) Osaa matkailijoista kannattaisi houkutella ja avustaa räätälöimään matkansa yksilöllisesti. Erityisesti kannattaisi helpottaa Pietarissa käytettävien kuljetus-, majoitus- ja kulttuuripalvelujen hankintaa jo Suomesta. Tähän ryhmään kuuluvat varsinaiset gateway-

matkailijat, joille Suomi on yhtä tärkeä tai lähes yhtä tärkeä kohde kuin Pietari. Myös tälle ryhmälle markkinoinnissa kannattaa huomioida Pietarin lisäksi muut Itämeren alueen kohteet.

3) Osalle matkailijoista markkinointi kannattaisi rakentaa toimivien ja sujuvien Suomi-Pietari –liikenneyhteyksien varaan. Tähän ryhmään kuuluvat transit-matkailijat. On kuitenkin syytä huomioida, että lähes 40 prosenttia transit-matkailijoiksi itsenä luonnehtineista matkailijoista viipyi Suomessa koneenvaihtoa pidempään (esim. 1-2 päivää). Transit-matkailijoille kannattaisikin harkita matkailun perus- (majoitus, ruokailu) ja oheispalvelujen (sight seeing, ostokset) laajempaa markkinointia osana pakettimatkaa.

SISÄLLYSLUETTELO

ALKUSANAT	i
TIIVISTELMÄ	iii
SISÄLLYSLUETTELO	xi
TAULUKOT	xiii
KUVIOT	xiii
1. JOHDANTO	1
1.1. Tutkimusasetelma: Suomi, Neuvostoliitto ja Venäjä matkailun geopoliittisessa kehyksessä.....	1
1.1.1. Matkailun kehitys Neuvostoliitossa ja Venäjällä.....	1
1.1.2. Pietari Itämeren matkailukaupunkina	5
1.2. Tutkimustehtävä.....	8
1.3. Gateway-käsite Suomen elinkeinoelämässä	9
1.3.1. Suomen gateway-asemaa koskevia selvityksiä.....	9
1.3.2. Gateway-matkailun kehittämisstrategioita ja toimenpiteitä.....	11
1.4. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys: gateway-käsite geopolitiikassa	15
1.4.1. Gateway-käsitteen geopolitiittinen tausta	15
1.4.2. Gateway-matkailu geopolitiittisessä viitekehyksessä	17
1.4.3. Tutkimuksen keskeiset käsitteet	17
1.4.4. Tutkimuksen teoreettinen ja empiirinen tutkimusongelma.....	22
1.4.5. Tutkimuskysymykset	22
1.4.6. Tutkimuksen tavoitteet ja tulosten hyödynnettävyys.....	23
2. TUTKIMUSAINEISTO JA TUTKIMUSMENETELMÄT	25
2.1. Tutkimusmenetelmä.....	25
2.2. Aineiston rajaus	25
2.3. Aineiston keruu.....	26
2.4. Tulosten luotettavuus ja yleistettävyys	28
3. AINEISTON ANALYYSI.....	35
3.1. Kokonaisaineiston kuvaus	35
3.1.1. Kokonaiskuvaus matkailijoista	35
3.1.2. Matkailijaprofiilit kulkuvälineittäin.....	50
3.2. Matkailijatyypin tunnistaminen kokonaisaineistosta	53

3.2.1.	‘Suomi on gateway-kohde matkalla Pietariin’ – matkailijatyyppeistä	54
3.2.2.	‘Suomi on vain reitti Pietariin’ –matkailijatyyppeistä	57
3.2.3.	‘Suomi on pääkohde, Pietari sivukohde’ – matkailijatyyppeistä.....	59
3.2.4.	Yhteenveto matkailijatyypeistä.....	61
4.	JOHTOPÄÄTÖKSET.....	68
4.1.	Suomen rooli Pietarin-matkailussa	68
4.1.1.	Matkailijatyyppeiden kokonaiskuva.....	68
4.1.2.	Etelä-Suomen gateway-matkailun elinkaari	70
4.1.3.	Suomen kilpailutilanne muihin reitteihin nähden	71
4.1.4.	Suomen matkailulliset vetovoimatekijät.....	73
4.2.	Suomen matkailustrategian arviointia ja Itämeri-matkailupakettien hahmottelua.....	73
4.3.	Gateway-käsitteen kehittelyä	75
	LÄHTEET.....	76
	LIITE 1: Kyselylomake	85
	LIITE 2: Matkailijatyyppeiden profiilit.....	90
	LIITE 3: Tärkeimpien lähtömaiden matkailijaprofiilit.....	96

TAULUKOT

Taulukko 1: Yhteenveto tutkimuksen keskeisistä käsitteistä	21
Taulukko 2: Haastateltujen maantieteellinen ja liikennevälineittäinen jakauma sekä Rajavartiolaitoksen rajanylitystilaston maantieteellinen jakauma kaikista Venäjän rajan ylittäneistä	31
Taulukko 3: Vastaajien lähtöalueet	36
Taulukko 4: Vastaajien matkaseura	36
Taulukko 5: Vastaajien matkareitti	37
Taulukko 6: Matkan ostotapa	40
Taulukko 7: Suomessa käytetyt palvelut	40
Taulukko 8: Toivotut Venäjä-palvelut Suomessa	41
Taulukko 9: Syyt Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	43
Taulukko 10: Yleisimmät syyt miksi Viro tai Puola kiinnosti reittivaihtoehtona	46
Taulukko 11: Yleisimmät syyt miksi Viro tai Puola ei kiinnostanut reittivaihtoehtona	46
Taulukko 12: Itämeren alueen ja Venäjän kohteiden kiinnostavuus	47
Taulukko 13: Kiinnostaviksi nimetyt kohteet Itämeren alueella ja Venäjällä	47
Taulukko 14: Suomen vetovoimatekijät lomamatkailijalle	48
Taulukko 15: Vastaajien perhesuhteet	49
Taulukko 16: Vastaajien ammatillinen asema	49
Taulukko 17: Gateway-matkailijan profiili	57
Taulukko 18: Transit-matkailijan profiili	59
Taulukko 19: Suomi-matkailijan profiili	61
Taulukko 20: Yhteenveto matkailijatyypeistä	67

KUVIOT

Kuvio 1: Vastaajien käyttämä kulkuväline Suomeen tultaessa	38
Kuvio 2: Suomen rooli matkaohjelmassa	38
Kuvio 3: Oleskelun kesto	39
Kuvio 4: Kiinnostus vaihtoehtoisia reittejä kohtaan	45
Kuvio 5: Vastaajien ikäjakauma	48

1. JOHDANTO

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

Suomen roolia Pietarin ja Leningradin matkailussa ovat muokanneet sekä Neuvostoliiton ja Venäjän matkailutoimialan kehitys että Euroopan geopoliittiset 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 ulkomailta Venäjälle suuntautuva matkailu oli hyvin pienimuotoista (Birzhakov 1998). Sosialismin aikaisessa Neuvostoliitossa matkailua pidettiin tuottamattomana toimintona, jonka tarkoituksena oli lähinnä työvoiman kuntouttaminen (Kreck 1998). Kansainvälisellä Neuvostoliittoon suuntautuvalla matkailulla oli kolme ideologiaan perustuvaa tarkoitusta. Matkailun avulla ulkomaalaisille haluttiin näyttää tiettyjä kohteita, kuten Moskovaa ja Leningradia, kun taas monet (etenkin sotilaalliset) kohteet olivat suljettuja matkailijoilta. Toiseksi, matkailua käytettiin edistämään Neuvostoliiton imagoa ulkomailla poliittisista syistä. Kolmanneksi, matkailun järjestäminen valtion matkailuorganisaatioiden kautta teki mahdolliseksi valvoa maahan saapuneiden ulkomaalaisten liikkeitä ja vuorovaikutusta paikallisen väestön kanssa (Burns 1998). Sosialismin ensimmäisiä vuosia aina toiseen maailmansotaan asti luonnehti sosialistisen lähestymistavan luominen matkailuun. Tälle ajanjaksolle oli tyypillistä valtiollisten matkailuorganisaatioiden luominen. 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. Valtiollinen kontrolli ulottui myös ulkomaalaisiin ja kansainvälistä matkailua rajoitettiin voimakkaasti (Hall 1991).

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) Vuotta 1955 voidaan pitää kansainvälisen matkailun alkuna Neuvostoliitossa. Intouristin säännöksiä muutettiin tuolloin niin, että sen toimialaan kuuluivat kaikki ulkomaisen matkailun muodot (Zaprometov 1976, viite Palosuo 1976). Sosialismin viime vuosikymmeninä 1960-luvun lopulta lähtien suurin osa komentotalouksista alkoi panostaa länsimatkailijoiden houkuttelemiseen valuuttatulojen saamiseksi (Hall 1991). Neuvostoliitossa länsimatkailijoihin alettiin panostaa 1970-luvulla, jolloin virallisten matkailuorganisaatioiden lisäksi myös erilaiset järjestöt alkoivat edistää matkailua (Semenov et al. 1985).

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

Matkailu Suomesta Neuvostoliittoon

Suomesta Neuvostoliittoon suuntautuvan matkailun kehitys noudatteli pitkälti Neuvostoliittoon suuntautuvan matkailun yleistä kehitystä. Vuosi 1955 oli merkityksellinen Suomen ja Neuvostoliiton välisissä suhteissa. Tällöin maiden välillä solmittiin tieteellisteknillinen yhteistoimintasopimus (Kuusi 1975), YYA-sopimusta jatkettiin 20 vuodella ja Neuvostoliitto palautti Porkkalan laivastotukikohdan. Vuosi 1955 merkitsi myös Suomesta Neuvostoliittoon suuntautuvan matkailun alkua. Keskeinen rooli matkojen järjestämisessä ja ryhmien kokoamisessa oli Suomi-Neuvostoliitto -seuralla, vaikka matkat myöhemmin

järjestettiin matkatoimistojen kautta. 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). Käytännön tasolla kaikki matkailu Suomesta Neuvostoliittoon tapahtui kuitenkin neuvostoliittolaisia matkailujärjestöjä, etupäässä Intouristia, edustavien suomalaisten matkatoimistojen kautta (Palosuo 1976).

Suomi matkailureittinä Neuvostoliittoon

Kylmän sodan aikana Euroopan sosialististen maiden vuorovaikutus länteen oli siis valtion organisaatioiden tiukasti valvomaa ja rajaamaa, joten entisen Neuvostoliiton ja länsimaiden väliset matkailijavirrat olivat pääosin länsi-itä -suuntaisia (ks. esim. Hall 1991) Matkailua Neuvostoliittoon puolestaan 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. Kauttakulkumatkailu Suomen kautta Neuvostoliittoon oli tyypiltään staattista;¹ matkailijoiden pääkohde oli Neuvostoliitto ja Suomi toimi lähinnä väylänä ja lyhyenä välitappina kohdealueelle. Erityisesti monille Neuvostoliitossa käyneille amerikkalaisille Suomi oli pysähdyspaikka 'orientoitumista varten' joko matkalla Neuvostoliittoon tai sieltä pois (MEK 1990).

Matkailun osalta Suomen tietoinen kehittäminen reittinä Neuvostoliittoon sekä yhteiskohteena Neuvostoliiton kanssa alkoi MEK:n, Intouristin ja matkatoimistojen toimesta 1980-luvun alussa. Suomen lisäksi muiden länsimaiden merkitys Neuvostoliiton matkailulle oli tuolloin merkittävä. Suomea käyttivät reittinä Neuvostoliittoon erityisesti amerikkalaiset, mutta enenevässä määrin myös keskieurooppalaiset ja pohjoismaalaiset matkailijat (ks. esim. Matkailusilmä 1/1984, useita artikkeleita). Nykyisen Venäjän Federaation alueilla sijaitsevien kohteiden (kuten Leningrad ja Moskova) lisäksi Suomeen saapuville matkailijoille markkinoitiin mahdollisuutta käydä Tallinnassa (Marttinen 1984).

¹ Kauttakulktiet palvelevat staattista eli kohdematkailua johdattaen turistik mahdollisimman nopeasti ja suoraviivaisesti kohteeseensa (Vuoristo 2002).

MEK:n vuosina 1988 ja 1989 tekemien rajahaastattelututkimusten pohjalta voidaan todeta, että Suomi ja Neuvostoliitto yhdistettiin usein samaan matkaan. Pohjoisamerikkalaisista lähes joka toinen ilmoitti käyvänsä Suomen matkallaan Neuvostoliitossa (MEK 1990).

Suomi matkailureittinä Venäjälle

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.

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 geopolitiiselle kartalle. Nämä valtiot muodostavat osan Baltian maista Välimerelle Sloveniaan ulottuvasta niin kutsutusta gateway- eli porttikäytäväalueesta², 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 tarjoavien gateway-maiden

² S.B. Cohenin (1991) kehittämään gateway-termiin palataan tarkemmin tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen yhteydessä.

kanssa. Nämä reitit kulkevat Keski- ja Itä-Euroopasta Baltian ja Puolan kautta Luoteis-Venäjälle, lähinnä Pietariin³.

Kauttakulkumatkailijoiden virtaa Suomessa voi vähentää myös matkailuinfrastruktuurin kehittyminen itse kohdealueella. Matkailijavirran ja matkailutulojen kannalta on oleellista kehittää Suomen roolia Pietariin liittyvänä, mutta itsenäisenä matkailuattraktiona. Palvelukonseptia kehittämällä ja laajentamalla kauttakulkumatkailusta voidaan generoida dynaamista matkailua⁴, joka pidemmällä aikavälillä kasvattaisi kiertomatkailua ja siten myös matkailutuloja.

1.1.2. Pietari Itämeren matkailukaupunkina

Vajaan viiden miljoonan asukkaan Pietari on Venäjän kulttuuripääkaupunki ja nimenomaan kulttuurimatkailijan kaupunki. UNESCO:n kulttuuriperintöjen listassa Pietarin alueelta on mukana 36 kohdetta käsittäen noin 4000 arkkitehtuurista, historiallista ja kulttuurista muistomerkkiä. UNESCO:n tilastojen mukaan Pietari on maailman kahdeksan vetovoimaisimman matkakohteen joukossa (Botkina 2003, 62). Pietarin kulttuuritarjonta on myös varsin monipuolinen. Kaupungissa on yli 70 museota, joissa vuonna 2001 vieraili 17 miljoonaa henkeä ja yli 100 teatteri- ja esiintyjäryhmää, joiden näytöksissä kävi 3,5 miljoonaa henkeä (Helsingin kaupungin tietokeskus 2003, 50, 98). Pietarin voidaan myös sanoa olevan Venäjän matkailun pääkaupunki, sillä noin puolet kaikista Venäjälle matkaavista länsimaisista matkailijoista vierailee Pietarissa (Munro 2004).

Pietariin suuntautuva matkailu on vielä kehitysvaiheessa

Pietari ei ole vielä saavuttanut matkailupotentiaaliaan. WTO:n (World Tourism Organization) mukaan jopa 30 miljoonaa matkailijaa haluaisi vierailla vuosittain Pietarissa (Osinovskaya 2004). Vuonna 2001 ulkomaisten yöpymisten määrä Pietarin majoitusliikkeissä oli

³ Venäläisten tilastojen mukaan Venäjällä käyvistä ulkomaisista matkailijoista 70-80% vierailee Pietarissa ja Moskovassa (*The Russian Journal* 16/1999).

⁴ 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).

suunnilleen samaa tasoa kuin Helsingissä (1,52 milj.). Ulkomaisia yöpymisiä oli 1,57 miljoonaa, ja niiden osuus kaikista yöpymisistä jäi 23,4%:iin. Ulkomaisten yöpymisten kärjessä olivat saksalaiset, yhdysvaltalaiset ja suomalaiset. Muita merkittäviä matkailijaryhmiä olivat italialaiset, isobritannialaiset sekä japanilaiset. Valtaosa Pietarin yöpymisvuorokausista tulee kotimaisista yöpymisistä, joita vuonna 2001 kirjattiin 5,15 miljoonaa eli 76,6%. (Helsingin kaupungin tietokeskus 2003, 101). Helsingissä puolestaan kotimaisten yöpymisten osuus oli vain 40%.

Kun otetaan huomioon kaikki ulkomailta tulevat vierailijat (yöpyvät matkailijat ja päiväkävijät), suurin osa Pietariin tulevista ulkomaisista vierailijoista on suomalaisia ja vastavuoroisesti Suomi on pietarilaisten suosituin matkustuskohde (Stolyarova 2004). Toiseksi eniten vierailijoita saapuu Yhdysvalloista. Vuonna 2003 Pietariin saapui 3,2 miljoonaa ulkomailta tulevaa vierailijaa ja miljoona venäläistä vierailijaa. Keskimäärin vierailijoiden lukumäärä on kasvanut vuosittain 6-8 prosenttia, mutta vuonna 2003 määrä kasvoi 15-18 prosenttia (Osinovskaya 2004).

Risteilyliikenne Pietariin on ollut menestyksekkästä

Pietari on Itämeren risteilyalusten yksi suosituimpia poikkeamiskohteita ellei suosituin. Pietarissa käy vuosittain yli 200 risteilyalusta. Vuonna 2003 Pietariin saapui 270 risteilyalusta tuoden 210 000 risteilymatkustajaa. Määrä on kaksi kertaa enemmän kuin vuonna 1998, jolloin risteilymatkustajia saapui 102 000 (Stolyarova 2004).

Myös laivayhteydet Helsingin ja Pietarin välillä ovat paranemassa entisestään kun Tallink aloitti keväällä 2004 säännöllisen reittiliikenteen Helsinki-Tallinna-Pietari -reitillä. Myös Silja Line on aloittanut risteilyliikenteen Pietariin. Silja Line oli jo vuoden 2002 elokuussa aloittamassa risteilyliikennettä Pietariin, mutta yllättävät muutokset Venäjän viisumisäännöksissä siirsivät risteilyliikenteen aloittamista.

Pietarin juhlavuotta 2003 ei hyödynnetty tehokkaasti matkailun kehittämisessä

Pietarin 300-vuotisjuhlien piti olla Pietarin matkailulle suuri askel eteenpäin. Vuonna 2003 tuli kuluneeksi 300 vuotta siitä, kun Pietari Suuri (1672 - 1725) perusti Sankt Peterburgin kaupungin Nevan rannoille. Juhlavuosi nosti kaupungin hetkeksi koko maailman poliittisen ja

taloudellisen huomion kohteeksi. Pietarin valmistautuminen 300-vuotisjuhliin näkyi myös massiivisina valmisteluina. Federaation budjettivaroin rahoitettujen investointien osuus kasvoi Pietarissa 15%:iin vuonna 2002, kun se oli ollut 5% vuonna 2001. Eniten investoinnit kasvoivat aloilla, jotka olivat läheisimmin sidoksissa juhla- ja juhla- ja –järjestelyihin eli rakennus- ja liikennesektorilla ja julkisissa palveluissa (Economic Monitoring 2003a; 2003b). Pietarin 300-vuotisjuhlat toimivat kannustimena uusien matkailuohjelmien järjestämisessä ja edistämässä. Pietarin hallinto esitteli vuonna 2002 Pietaria Venäjällä ja ulkomailla 300-vuotisjuhliin liittyen yli 30 matkamessuilla sekä kylpylä- ja imagoaiheisilla messuilla ja esimerkiksi kylpyläkeskuksissa tehtiin merkittävä työ alueiden kunnostamiseksi sekä infrastruktuurin parantamiseksi (Botkina 2003).

Pietarin 300-vuotisjuhla ei kuitenkaan pystytty hyödyntämään riittävästi. Ongelmaksi muodostui hotellien ja muiden matkailupalvelujen vajaakäyttö. Kaikki kaupungin hotellihuoneet varattiin arvovieraille, vaikka hotelleilla olisi ollut kapasiteettia tarjota huoneita myös matkailijoille. Hotellien käyttöaste jäi toukokuussa 2003 noin 50%:iin (Davydova 2003b). Myös 300-vuotisjuhlien jälkeinen panostus matkailun edistämiseen kangertelee. Kaupunki on leikannut matkailun edistämiseksi varattua budjettia aikomuksenaan suunnata varoja sosiaalisiin projekteihin (Stolyarova 2003; Munro 2004).

Matkailijamäärien kasvu pakottaa lisäämään Pietarin hotellikapasiteettia

Pietarissa on noin 200 majoitusliikettä (17 000 huonetta), jotka voivat majoittaa kerralla 32 000 ihmistä. Pelkästään juhluvuotta varten rakennettiin 50 uutta hotellia (Osinovskaya 2004). Pietarin matkailun ja matkakohteiden kehittämisen komitean mielestä vain osa hotellihuoneista vastaa standardeja ja Pietariin tarvittaisiin nopeasti 8 000 huonetta lisää (Davydova 2003a). Pietarissa onkin meneillään lukuisia määriä uusia hotellirakennushankkeita, mutta siitä huolimatta markkina-analyytikot ennakoivat, että Pietarin majoituskapasiteetti ei pysty vastaamaan kasvavien turistimäärien kysyntään. Pietarista puuttuu ennen kaikkea tasokkaita ja kohtuuhintaisia turistiluokan hotelleja (Davydova 2003a). Matkatoimistot pystyisivät myymään matkoja paljon enemmän, mutta majoitustilojen puute estää sen (Suomalais-venäläinen kauppakamari 2002, 28).

Pietarin matkailun ongelmana on myös sesonkiluonteisuus. Kaupungin hotellit ovat kesäisin ääriään myöten täynnä ja talvisin miltei tyhjillään. Venäjän matkailuteollisuuden

keskusjärjestön mukaan Pietarin hotellihuoneista keskimäärin vain puolet on käytössä ympäri vuoden (Mård 2002). Pietarissa olisikin tärkeää pystyä pidentämään matkailusesonkia esimerkiksi konferenssimatkailun avulla ja Pietaria pitäisi markkinoida myös talvikohteena. Pietarin 300-vuotisjuhlat myös nostivat hotellihuoneiden hintoja. Kohonneet hotellihinnat eivät kuitenkaan näkyneet palvelun paranemisena. Mikäli hotellien hinnoittelu ei näy palvelun paranemisena, markkinat unohtavat 300-vuotisjuhlien promootiovaikutuksen (Davydova 2003b).

Pietariin suuntautuvaa matkailua vaikeuttavat myös viisumien pitkät käsittelyajat sekä matkailijoiden kohtaama rikollisuus. Muita ongelmia tuovat Pulkovon lentokentän rajoitettu kapasiteetti, pätevien tulkkien ja matkaoppaiden vähäisyys, matkailupalvelujen ja englanninkielisen informaation puute, kaksoishinnoittelu sekä ympäristön huono tila.

1.2. Tutkimustehtävä

Tämä tutkimus selvittää Etelä-Suomen gateway-asemaa ja sen elinkaarta (ks. Kauppila 1995; Butler 1980; 1993 elinkaaritutkimus matkailussa) Pietarin-matkailussa sekä Suomen Pietariin liittyvää kiertomatkailupotentiaalia Etelä-Suomessa. Tässä tutkimuksessa

- 1) muodostetaan kokonaiskuva länsimaista Etelä-Suomen kautta Pietariin/Venäjäälle suuntautuvasta matkailusta,
- 2) tunnistetaan matkailijajoukosta matkailijatyypit sekä varsinaiset gateway-matkailijat. Suomen mahdollista gateway-asemaa tarkennetaan selvittämällä Suomen roolia matkaohjelmassa,
- 3) analysoidaan länsimaisten matkailijoiden valmiutta ja halukkuutta käyttää kilpailevia reittejä Pietariin 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 on 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 muututtua 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 selvitys 'Suomi porttina idän markkinoille', joka käsittelee Suomen ja Viron asemaa porttina Venäjän markkinoille ja arvioi sen kestävyyttä. (Tulisalo & Vapaakallio 1994) 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 & Köngäs 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 Itäisen Suomenlahden rannikkoprojekti (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.

Tuoretta 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 johonkin toiseen maahan tapahtuvaa 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 ostostilanteiden 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. Tavoitteena on ollut lisätä Helsinki-Vantaan lentoaseman käyttöä välilaskupaikkana myös Venäjälle lähtevässä ja sieltä saapuvassa lentoliikenteessä. Pelkän gateway-aseman varaan rakentunut markkinointi ei kuitenkaan ole tuottanut toivottuja tuloksia, vaan rinnalle kaivattaisiin Suomen kiinnostavuuteen kohteena pohjautuvia argumentteja (Kauppalehti 19.3.2001). Myös Venäjän ja EU:n väliset kiistat liiallisesta lentomelusta ovat vaikeuttaneet Venäjän lentoja, joskin Suomi on onnistunut neuvottelemaan itselleen takaisin ainakin Pietariin suuntautuvat lennot (Kauppalehti 15.5.2002). Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähtee viikoittain useita sekä Finnairin että ulkomaisten lentoyhtiöiden vuoroja Pietariin.

Myös Helsingin ja Pietarin välistä laivaliikennettä on pyritty kehittämään. Kristina Cruises Oy:n matkustajalaiva risteilee Helsingistä Pietariin kesäisin aina toukokuusta elokuuhun asti. Yhtiö tekee myös kerran kesässä risteilyn Savonlinnan oopperajuhlille. Tämä risteily lähtee

Kotkasta ja saapuu Savonlinnaan Pietarin kautta. Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt matkustajalaivaliikenteen lisäämismahdollisuuksia Helsingin ja Pietarin välillä.⁵ Silja Line yritti aloittaa matkustajaliikenteen Pietariin elokuussa 2002⁶, mutta sopimus raukesi venäläisen osapuolen taholta.

Myös maaliikenteen kehittämiseen on paneuduttu. Pietarin ja Helsingin välistä junayhteyttä on tarkoitus kehittää, jotta matka-aika saataisiin vuoteen 2003 mennessä lyhennettyä 4,5 tuntiin. Tämä edellyttää sekä radan parantamista että raja- ja tullimuodollisuuksien sujuvoittamista. Liikenne- ja viestintäministeriön alainen liikennetyöryhmä toivoo, että matka-aika Helsingistä Pietariin olisi vuonna 2008 enää kolme tuntia (VR-yhtiöiden uutispalvelu 6.5.2002). Maantieliikenteessä on tarkoitus kehittää maantiensivupalveluja ja viitoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2001 julkaisemassa mietinnössä 'Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituksien tiensivupalvelujen kehittäminen määrittelläänkin 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).

Liikenneyhteyksien kehittämistä lukuun ottamatta SMAK:n esittämät toimenpiteet gateway-matkailun lisäämiseksi eivät ole toteutuneet selvityksen esittämällä tavalla. Tutkimusta, joka keskittyisi pelkästään gateway-matkailijoihin ja erityisesti länsimaista Venäjälle meneviin gateway-matkailijoihin, ei ole tehty ennen tätä nyt käsillä olevaa Etelä-Suomen gateway-asemaa Pietarin-matkailussa käsittelevää tutkimusta. Tilastointia ei myöskään ole lisätty siten, että sen avulla olisi mahdollista selvittää tarkkaa lukumäärää sekä kaikista että pelkästään Venäjälle menevistä 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

⁵ Liikenne- ja viestintäministeriö, www.mintc.fi/www/sivut/suomi/tutkimus/lmohj.htm, luettu 23.5.2002.

⁶ Lisätietoja Silja Linen Pietarin risteilyistä Silja Linen Internet-sivuilta www.silja.fi, luettu 24.6.2002.

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 ulkomaisille matkailijoille suunnattuihin Pietarin-matkapaketteihin, jotka sisältävät edestakaisen kuljetuksen Suomesta Pietariin, hotellimajoituksen Pietarissa sekä vieraskielisen oppaan palvelut. Matkailijat saavat matkapakettinsa mukana myös Pietarin kartan sekä muita tietoja Pietarista.

SMAK:n tutkimus esitti strategiasuosituksissaan myös viranomaisyhteistyön lisäämistä viisumikäytännön helpottamiseksi. Suomen ja Venäjän välinen yhteistyö viisumiasioissa on ollut melko vähäistä.⁷ Viisumin saanti Venäjälle vie edelleen aikaa useita työpäiviä. Venäjän viranomaisten viime vuonna aloittama kokeilu myöntää pikaviisumeita tärkeimmillä rajanylityspaikoilla ei onnistunut toivotulla tavalla. Muille kuin Suomen kansalaisuuden omaaville matkailijoille Venäjän viisumin hankinta Suomesta on kalliimpaa kuin matkustajan omassa kotimaassa. Ryhmämatkalla oleville matkailijoille matkatoimisto järjestää viisumit joko Suomessa tai matkustajan kotimaassa lähettämällä matkustajalle viisumin saantiin vaadittavat asiakirjat.⁸ Suomeen ja muualle Schengen-alueelle viisumin tarvitsevat useimmat länsimaiden ulkopuolelle jäävien maiden kansalaiset. Kauttakulkuviisumi Suomeen ja Schengen-alueelle oikeuttaa matkustajan viipymään enintään viisi vuorokautta kauttakulkumaassa⁹, joten tämä viisumi tarjoaa mahdollisuuden viipyä myös Suomessa matkalla Venäjälle.

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

⁷ Seppo Taurén, Ulkoasiainministeriö, Passi- ja viisumiyksikkö, puhelinkeskustelu 11.6.2002.

⁸ Viisumiasioista saa lisätietoja matkatoimistoista sekä Venäjän Suomen suurlähetystöstä.

⁹ Pekka Sommarberg, Ulkoasiainministeriö, Passi- ja viisumiyksikkö, puhelinkeskustelu 12.6. 2002. Tietoa viisumivaatimuksista Suomeen sekä Schengen-alueelle Ulkoasiainministeriön Internet-sivuilta, osoite www.formin.fi/suomi/

aukioloaikojen määrittäminen.¹⁰ Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2001 julkaisemassa mietinnössä 'Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituksien' pidetään tärkeänä Venäjän rajanylityspaikkojen (erityisesti Kaakkois-Suomen vilkkaimpien rajanylityspaikkojen) sujuvuutta myös matkailun huippuajankohtina (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001). Vero- ja maksupolitiikassa ei ole tapahtunut muutoksia. Asiasta keskustellaan jatkuvasti, mutta konkreettisia toimenpiteitä ei toistaiseksi ole tehty.¹¹

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 nykyinen matkailustrategia keskittyy lyhyisiin kaupunkilomiin, kierto- ja kulttuurimatkailuun sekä saavutettavuuden lisäämiseen erityisesti Internet- ja sähköpostipalveluihin panostamalla.

Vaikka Suomea ei enää aktiivisesti markkinoidakaan porttina Venäjälle, tullaan MEK:n mukaan Aasiasta ja Yhdysvalloista Suomeen edelleenkin gateway-periaatteella. Nämä alueet voisivatkin olla kauttakulkuun perustuvan gateway-matkailun päämarkkinakohteita, sillä MEK:n mukaan esimerkiksi Keski-Euroopasta matkustetaan paljon suoraan Venäjälle. (Hentinen Liisa, sähköpostikeskustelu 11.06.02) Aasialaiset ja amerikkalaiset matkailijat yhdistävät usein matkaansa Suomen ja Venäjän lisäksi myös muita lähellä olevia kohteita, joten gateway-argumentti olisi hyvä yhdistää näiden kohteiden markkinointiin (ibid.).

MEK:n päätavoitteena on kauttakulun sijasta saada matkailijat viipymään Suomessa pidempään (ibid.). MEK:ssä on keskitytty markkinoimaan kansainvälisiä yhteistyöhankkeita,

¹⁰ Everstiluutnantti Pasi Tolvanen, Rajavartiolaitoksen esikunta, Rajavalvontayksikkö, Raja- ja Meriosasto, puhelinkeskustelu 11.6.2002.

¹¹ Liisa Hentinen, markkinatutkija, MEK, tiedot saatu sähköpostitse 11.6.2002.

esimerkiksi Via Baltica Nordica -tiereittihanketta (joka kulkee Suomessa Vaasan kautta Helsinkiin ja edelleen Baltian maiden läpi Puolaan) sekä Kuninkaantietä Bergenistä Oslon ja Tukholman kautta Maarianhaminaan, josta edelleen saariston kautta Turkuun ja Etelä-Suomen halki aina Viipuriin ja Pietariin asti.¹² Näiden yhteistyöhankkeiden ideana on 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.

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 geopolitiittisestä 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.

¹² Lisätietoja Via Balticasta osoitteesta www.viabaltica.net, Via Baltica Nordicasta Liikenne- ja viestintäministeriön sivuilta osoitteesta www.mintc.fi/www/sivut/julkaisu/mietinnöt/2002/b102002.pdf, Kuninkaantiestä osoitteesta www.kuninkaantie.net.

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-Eurooppaan¹³ muodostunutta, mantereisen ja mereisen geostrategisen alueen erottavaa reunavyöhykettä, joka on Euroopan historian aikana toiminut puskurina idän ja lännen etupiirien välillä. Tässä tehtävässään vyöhyke on tahtomattaankin imenyt poliittisia, kulttuurisia ja taloudellisia vaikutteita molemmilta puolilta sekä toiminut vaikutteiden välittäjänä maailman poliittisen tilanteen niin salliessa. Porttikäytäväalueen kokoonpano ja tehtävät ovat Euroopan myrskyisän historian aikana ymmärrettävästi vaihdelleet melkoisesti. Kylmän sodan aikaan suurin osa alueen valtioista sisältyi Neuvostoliiton rengasmaiseen puskurirakennelmaan. Neutraaleina puskureina ja välittäjinä toimivat lähinnä Suomi ja Itävalta. Geopoliittisessa maailmankartassa Suomi luettiin Neuvostoliittoon poliittisesti orientoituneeksi reunavaltioksi, mikä kasvatti Neuvostoliittoon liittyvää osaamistamme ja mahdollisti roolin välittäjämaana. Myöhemmin välittäjän 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) perustele gateway-alueiden syntyä fysiikasta tutun entropia¹⁴-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 päättyminen ja Itä-Euroopan avautuminen oli näin ollen luonnollinen seuraus

¹³ Itä-Euroopan gateway-alue sijaitsee kahden geostrategisen alueen välillä, mutta gateway-alueita on muuallakin maailmassa, muun muassa geostrategisten alueiden sisäisten geopoliittisten alueiden kynnyksellä sijaitsevat porttikäytävät, kuten Havaiji ja Pohjois-Irlanti. (Cohen 1991)

¹⁴ Entropia = työhön tarvittavan energian saatavuus.

energiavajeesta. Porttikäytävä- eli gateway-maita tarvitaan nyt 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 keinotekoisesti 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.

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 viiptyvät 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 viiptyvät 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 läpikulkumatalla' (Hemmi & Vuoristo 1993, 126).

Kauttakulkumatkailija, transit-matkailija

Matkailun satelliittitilinpito¹⁵, 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 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.

Staattinen matkailu

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

¹⁵ Lisätietoa Matkailun satelliittitilinpidoista saa esimerkiksi Kauppa- ja teollisuusministeriön sivuilta osoitteesta www.ktm.fi/1ktm_etu.htm, luettu 12.6.2002.

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-aluetta ja sen palveluja, toisaalta gateway-alue on kohde sinänsä eikä pelkkä kauttakulkualue. Gateway-palveluja voidaan pitää yhtenä vetovoimatekijänä, joka lisää gateway-alueen merkitystä varsinaisen päämatkakohteen rinnalla. 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 & Paaianen 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.

Olellista 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 erityiskauppuksuhteidensa 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 'länneä' Venäjälle ja kääntäen tapahtuvaa matkailua. Tässä tutkimuksessa kohteeksi Venäjällä on otettu *matkailullisesti vetovoimainen Pietari* ja todennäköiseksi gateway-alueeksi Suomessa niin kutsuttu *Etelä-Suomen yhdyskäytäväalue*¹⁶, jonka kautta suurin osa maa- ja rautateitse tapahtuvasta matkustajaliikenteestä Suomen ja Venäjän välillä tapahtuu.

¹⁶ Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueeseen kuuluvat Etelä-Karjalan, Hämeen, Itä-Uusimaan, Kymen, Pohjois-Hämeen, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakunnat. Tutkimuksen aluerajaus on kuitenkin viitteellinen. Yhdyskäytävä-rajaus liittyy ennen kaikkea Pietarin-matkailun liikenteelliseen näkökulmaan.

Vaikka määritelmän mukaan gateway-matkailua voidaankin pitää kahdensuuntaisena ilmiönä, keskittyy tutkimus *länneestä Venäjälle suuntautuvaan matkailuun*, jota on tutkittu vähemmän kuin Venäjältä esimerkiksi Suomeen suuntautuvaa matkailua. Näin ollen tutkimushankkeessa gateway-matkailu rajataan tarkoittamaan:

- Matkailua, joka suuntautuu 'länneestä' Pietariin Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueen kautta.

Tutkimusta on tarkoitus jatkaa myöhemmin tarkastelemalla Pietarista Etelä-Suomen kautta länteen suuntautuvaa matkailua.

Taulukko 1: Yhteenveto tutkimuksen keskeisistä käsitteistä

Käsite	Määritelmä
Staattinen matkailu	Kohdematkailua, jossa matkailijat pyrkivät mahdollisimman nopeasti ja suoraviivaisesti siirtymään matkakohteeseensa
Dynaaminen matkailu	Kiertomatkailua, jossa matkailija viipyy useammassa matkakohteessa.
Matkailija	Henkilö, joka vapaa-aikanaan tai ammatillisista syistä matkustaa tilapäisesti kotipaikkakuntansa ulkopuolelle.
Kauttakulumatkailija, 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-Venäjälle, erityisesti Pietariin, suuntautuvan kansainvälisen matkailun hyödyntämiseen ja kehittämiseen.

Tämä tutkimusongelma voidaan jakaa kahteen osaan:

- 1) Selvitetään Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueen nykyinen asema Pietariin suuntautuvan gateway-matkailun elinkaarella määrittelemällä ne toiminnot, jotka erottavat gateway-matkailun muusta kauttakulkumatkailusta sekä arvioimalla näiden toimintojen kestävyyttä pitkällä aikavälillä palvelujen kehittyessä kilpailijamaissa ja kohdealueella Pietarissa.
- 2) Selvitetään miten Venäjälle menevät ulkomaiset matkailijat voitaisiin pidemmällä aikavälillä saada edelleen valitsemaan reitikseen Suomen ja myös viipymään Suomessa normaalia kauttakulkua pidempään. Näin pyritään välttämään Etelä-Suomen muuttuminen puhtaaksi kauttakulkureitiksi Pietariin Suomen gateway-aseman hiipuessa sekä kehittämään nykyistä gateway-matkailua Etelä-Suomea tehokkaammin hyödyntäväksi ja hyödyttäväksi kiertomatkailuksi.
 - a) mitkä tekijät saavat Pietariin matkaavan ulkomaalaisen valitsemaan kauttakulkureitikseen Suomen,
 - b) millä ehdoin Pietariin matkaaja olisi valmis sisällyttämään ohjelmaansa myös suomalaisia matkailukohteita.

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 Pietariin matkaavalle matkailijalle?
- Mitä ovat gateway-toiminnot matkailuelinkeinon sisällä (todelliset ja tarvittavat)?
- Kuinka kauan Venäjälle/Pietariin tarvitaan gateway-aluetta (myös nykyisen tarpeen realistisuus)?
- Käyttääkö matkailija Suomea pelkkään kauttakulkuun vai vieraileeko hän myös suomalaisissa kohteissa?
- Onko 'pääkohde' useimmiten Pietari vai onko matkailija tullut Suomeen ja päättänyt sitten poiketa Pietarissa?
- Mikä on Suomen kilpailuetu kauttakulkumaana Pietariin verrattuna esimerkiksi Viroon?

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. Gateway-matkailun *kysyntää* ja *gateway-toimintoja matkailijan näkökulmasta* ei aiemmin ole tutkittu. Aikaisemmissa selvityksissä gateway-käsitettä ei ole kytketty sen alkuperäiseen geopoliittiseen sisältöön.¹⁷ Käsillä oleva 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. Teoria ja empiria toimivatkin tutkimuksessa keskinäisen vuoropuhelun asetelmassa, jossa tutkimuksen teoreettiset lähtökohdat tarjoavat kestäväen kehikon empiiriselle kysymyksenmuodostukselle

¹⁷ Gateway-matkailututkimuksen geopoliittista keskustelua ovat käynnistäneet Ireland ja Paajanen (1998), joihin tässäkin työssä on useasti viitattu.

ja empiirinen tarkastelu puolestaan tekee mahdolliseksi rikastaa gateway-ilmion teoreettista tuntemusta. Tämä käsitteellinen työ toteutetaan tutkimuksen kakkosvaiheen (Pietarista Etelä-Suomen kautta länteen suuntautuvan matkailun tutkimus) jälkeen.

Tutkimustuloksia voidaan käytännön tasolla hyödyntää matkailupoliittisessa päätöksenteossa tarjoamalla tietoa, jonka pohjalta voidaan arvioida gateway-aseman kestävyyttä, löytää keinoja kilpailuedun säilyttämiseksi, markkinoida Etelä-Suomea itsenäisenä kohteena Pietariin suuntaaville matkailijoille sekä hyödyntää Pietarin 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 Etelä-Suomen kautta Pietariin matkustavien länsituristien profiileista. Erityisesti hahmotetaan nk. gateway-matkailijaprofiilia määrittelemällä ne ominaisuudet, jotka erottavat gateway-matkailijan kauttakulku- ja kiertomatkailijasta. Lisäksi selvitetään Suomessa saatavilla olevat ja tarvittavat gateway-palvelut. Tutkimuksessa arvioidaan myös Etelä-Suomen nykyistä ja tulevaa gateway-asemaa suhteessa kilpaileviin, esimerkiksi Viron kautta kulkeviin reitteihin. Lopuksi elinkeinoelämän käyttöön laaditaan matkailijaprofiilit tärkeimpien lähtömaiden matkailijoista.

2. TUTKIMUSAINEISTO JA TUTKIMUSMENETELMÄT

2.1. Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen empiirinen osuus toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena, jossa laajan haastatteluaineiston pohjalta hahmoteltiin tutkimuskohteen, gateway-matkailun, ominaispiirteitä. Tutkimusmenetelmäksi valittiin kvalitatiivinen tutkimusote, sillä tutkimuksen tavoitteena on selvittää tutkimuskohteen keskeiset ominaisuudet eikä niinkään selittää tutkimusilmiön riippuvuussuhteita (ks. esim. Alasuutari 1994). Tutkimusaineiston keruuvaiheessa kvalitatiiviseen tutkimukseen yhdistettiin kvantitatiivisen tutkimuksen menetelmiä. Aineisto kerättiin haastattelemalla matkailijoita semistrukturoidun 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, Etelä-Suomen kautta Pietariin matkustavia ulkomaalaisia, 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

Tutkimuksessa gateway-matkailu rajattiin tarkoittamaan matkailua, joka suuntautuu 'länneistä' Pietariin Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueen kautta. Aineistoa kerätessä pyrittiin hankkimaan mahdollisimman kattava läpileikkaus Etelä-Suomen kautta Pietariin matkustavista ihmisistä. Kohderyhmäksi rajattiin Etelä-Suomesta Pietariin matkustavat ulkomaiset henkilöt, jotka käyttivät joko suomalaisten matkanjärjestäjien tai suomalaisten liikenneyritysten palveluja. Tutkimukseen haastateltiin lento-, juna-, laiva- ja reittilinja-autojen matkustajia sekä matkatoimistojen omille linja-automatkoille osallistuneita henkilöitä. Haastateltavien rajaaminen suomalaisten matkanjärjestäjien ja suomalaisten liikennevälineiden avulla matkustaviin henkilöihin pohjautuu gateway-matkailun käsitteeseen, jonka mukaan gateway-alueen erottavat normaalista kauttakulkualueesta sen

tarjoamat matkailua edistävät palvelut (Ireland & Paajanen 1998). Näin ollen tutkimuksen ulkopuolelle haluttiin jättää ulkomaisten, esimerkiksi ruotsalaisten linja-autoyhtiöiden tarjoamat matkat, koska niiden katsotaan käyttävän Suomea vain lähinnä kauttakulkureittinä Venäjälle. Lisäksi tutkimuksessa haluttiin tuottaa tietoa nimenomaan suomalaisen matkailuelinkeinon kehittämisen näkökulmasta. Aineistoa rajattaessa gateway-palvelut eriteltiin tarkoittamaan matkatoimistopalveluja (esim. valmismatkat Venäjälle), liikennepalveluja (juna-, linja-auto- ja lentoyhteydet) sekä matkailun infrastruktuuripalveluja (Helsinki-Vantaan lentokenttää käyttävät lentoyhtiöt). Näin ollen kaikkien haastateltavien voitiin katsoa käyttäneen gateway-palveluja ja olevan siten potentiaalisia gateway-matkailijoita.

Aineiston maantieteellinen rajausta tehtiin tutkimuksen pääkysymyksen pohjalta, jonka mukaan gateway-matkailu rajattiin tarkoittamaan Etelä-Suomen kautta 'länneestä' Venäjälle suuntautuvaa matkailua. Termin 'länsi' käyttö pohjautuu gateway-terminologiaan, jossa kylmän sodan aikaisella itä-länsi -jaottelulla on keskeinen osuus. Kohderyhmän ulkopuolelle jäävät näin ollen myös entisen itäblokin maat, joita geopolittisen tilanteen muututtua voitaisiin pitää myös potentiaalisina gateway-maina. Tutkimuksen otokseen sisältyy kuitenkin joitakin tutkimuksen maantieteellisen rajauksen ulkopuolelle jääviä henkilöitä, kuten itsekin gateway-maista saapuvia itäeurooppalaisia, sekä Suomessa asuvia tai opiskelevia ulkomaalaisia henkilöitä. Haastateltavia valittaessa ainoa käytetty kriteeri oli ulkomaalaisuus, joten muut, kuin varsinaiset gateway-matkailijat eivät rajautuneet pois aineistonkeruuvaiheessa. Nämä matkailijat on kuitenkin aineiston analyysivaiheessa rajattu erikseen ja heidän haastatteluistaan saatua tietoa on käytetty lähinnä tukemaan ja vertaamaan pääasiallista aineistoa. Tämä on perusteltua, koska luotettavan tilastotiedon puuttuessa haluttiin saada kattava otos kaikista Pietariin matkustavista ulkomaalaisista.

2.3. Aineiston keruu

Tutkimuksen empiirinen osuus toteutettiin haastattelemalla 626 Etelä-Suomesta Venäjälle matkalla ollutta ulkomaalaista henkilöä semistrukturoidun kyselylomakkeen avulla (liite 1). Haastateltava täytti lomakkeen itse, mutta haastattelija oli koko haastattelun ajan haastateltavan lähettyvillä ja auttoi tätä täyttämään lomakkeen sekä tarvittaessa tarkensi epäselviä kohtia esittämällä lisäkysymyksiä. Lomakkeesta oli saatavana kolme eri versiota,

englannin-, saksan- ja ruotsinkielinen. Lomakkeessa oli suljettuja kysymyksiä, joissa vastaajaa pyydettiin valitsemaan yksi vaihtoehdoista. Lisäksi lomake sisälsi puoliavoimia kysymyksiä, joissa vastaajan tuli valita vastauksensa valmiiksi annetuista vaihtoehdoista sekä vapaasti perustella valintansa jatkokysymyksessä. Lomake sisälsi myös avoimia kysymyksiä, joissa vastaajalle ei esitetty lainkaan valmiita vastausvaihtoehtoja. Suljetuilla kysymyksillä kerättiin tietoa pääasiassa taustamuuttujista, kuten vastaajien iästä ja sukupuolesta. Suljettujen kysymysten tarkoituksena oli jäsentää tutkimusaineistoa jatkoanalyysiä varten. Gateway-matkailua ja sen piirteitä käsittelevä tieto kerättiin puoliavoimilla ja avoimilla kysymyksillä.

Haastattelut tehtiin Helsingin ja Pietarin välisessä Sibelius-junassa, Helsinki-Vantaan lentokentällä ennen Finnairin ja pietarilaisen Pulkovo Airlines -yhtiön lentoja Pietariin sekä Helsingin satamassa ennen Kristina Cruises -varustamon Pietarin-risteilyjä. Linja-automatkustajat pyrittiin tavoittamaan ottamalla yhteyttä mahdollisimman moneen Etelä-Suomessa toimivaan suomalaiseen matkanjärjestäjään ja linja-autoyhtiöön. Linja-autoissa tehdyt haastattelumatkat sovittiin etukäteen siten, että matkalla oli mukana mahdollisimman paljon (erimaalaisia) ulkomaalaisia.

Tutkimuksessa huomioidaan tärkeimmät suomalaiset matkailupalvelujen tarjoajat varsin kattavasti. Suomalaiset Pietarin-matkoja tuottavat juna-, laiva- ja lentopalvelujen tarjoajat ovat mukana sataprosenttisesti (Sibelius-juna, Kristiina Cruises Oy ja Finnair Oyj). Linja-autoyhtiöistä mukana on markkinaosuudeltaan suurin ulkomaalaisia kuljettava yhtiö (Savonlinja-yhtiöt). Myös matkanjärjestäjistä mukana ovat suurimmat (Oy Finnsov Tours Ltd, Oy Futurist Ltd, Kymenmatkat Oy, Turun Neva Tours). Myös muiden linja-autoyhtiöiden ja matkanjärjestäjien asiakkaita saatiin vertailun vuoksi mukaan otokseen haastatteleamalla matkailijoita satunnaisesti levähdyspaikalla Teboil Rajahovin ravintolassa Vaalimaan raja-aseman läheisyydessä.

Kuten tutkimuksen rajauksesta ilmenee, kerättiin tutkimusaineisto pääasiallisesti suomalaisia kulkuvälineitä ja matkanjärjestäjiä käyttävistä matkailijoista. Vertailun ja lisäinformaation vuoksi otokseen on sisällytetty satunnaisesti myös joitakin ulkomaisten matkanjärjestäjien busseissa ja Pulkovo Airlinesin lennoilla matkustaneita. Näiden matkustajien osuus haastateltavien kokonaismäärästä on kuitenkin vähäinen (noin 5%). Edellä tehdyn gateway-toimintojen määrittelyn pohjalta Pulkovon lennoilla matkustaneita voidaan kuitenkin pitää

potentiaalisina gateway-matkailijoina, koska he hyödyntävät Helsinki-Pietari lentoyhteyttä ja Helsinki-Vantaan lentokentän infrastruktuuria. Suuri osa matkailijoista myös saapuu Helsinkiin Finnairin lentoyhteyksillä.

Haastattelut pyrittiin tekemään parhaaseen turistisesonkiaikaan. Pilottihaastattelut tehtiin pääsiäisenä 2001 ja varsinainen aineisto kerättiin kesä-elokuussa 2001. Lokakuussa 2001, kevättalvella 2002 ja kesällä 2002 tehtiin kontrollihaastatteluja aineiston täydentämiseksi. Tätä kautta pyrittiin saamaan haastateltavien joukkoon myös muita kuin kesäsesongin aikaan tavoitettuja lomamatkailijoita. Kuten tuonnempana käy ilmi, eri välineillä matkustavia on otoksessa eri määrät. Haastattelukertojen määrä on pyritty suhteuttamaan siihen, kuinka usein kyseinen väline kulkee Venäjälle ja kuinka paljon sillä matkustaa ulkomaalaisia. Eniten haastattelukertoja oli lentokentällä (35), sillä kerralla saatujen haastattelujen määrä jäi lentokentällä suhteellisen alhaiseksi. Tämä johtui siitä, että suurin osa Pietariin matkaavista lentomatrustajista vietti lentokentällä aikaa vain muutaman tunnin. Haastateltavien löytäminen ei siis ollut yhtä helppoa kuin muissa liikennemuodoissa. Junassa haastattelukertoja oli hieman vähemmän (30), mutta junassa haastattelijat tavoitti yhdellä kerralla suhteellisen suuren määrän matkustajia. Kolmanneksi eniten (15) haastattelukertoja oli linja-autoissa. Laivalla matkustavia haastateltiin vähiten. Risteilyillä tehtyjä haastatteluja oli koko kesän aikana yhteensä kymmenen (haastattelukertoja oli viisi, paikalla 2 haastattelijaa).

Junamatrustajia on tutkimuksessa suhteellisesti enemmän kuin heidän osuutensa kokonaismatrustajamäärästä edellyttäisi, mikä johtuu siitä, että pitkällä junamatrustalla haastattelijat ehti tehdä runsaasti haastatteluja. Junamatrustajien suurta lukumäärää puoltaa kuitenkin se, että tulosten perusteella junamatrustajat ovat heterogeenisempi ryhmä kuin linja-auto- ja lentomatrustajat.

2.4. Tulosten luotettavuus ja yleistettävyyys

Tutkimustulosten luotettavuutta arvioitaessa puhutaan tulosten reliabiliteetista ja validiteetista. Nämä käsitteet liitetään yleensä 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. Tutkimuksen johtopäätösten voidaan katsoa olevan valideja silloin, kun ne nousevat tutkimusaineistosta mahdollisimman objektiivisesti ilman, että tutkijan tulkinta nousee liian merkittäväksi.

Aineiston validiteettia pyrittiin parantamaan haastattelijan läsnäololla lomakkeen täyttötilanteessa. Ongelmatilanteissa matkailijalla oli mahdollisuus esittää täsmentäviä kysymyksiä, mikäli kysymysten sisältö jäi epäselväksi. Lisäksi haastattelija teki myös itse tarkennuksia ja esitti lisäkysymyksiä, mikäli vaikutti siltä, että lomake olisi muuten jäänyt puutteellisesti täytetyksi. Aineiston validiteettiin vaikutti myös jossakin määrin se, että monille vastaajista lomakkeen kieli ei ollut oma äidinkieli. Valtaosa vastaajista oli kuitenkin maista, joissa yksi lomakkeen kielistä (englanti, saksa ja ruotsi) on joko maan virallinen kieli tai yleisesti tunnettu. Jonkin verran ongelmia aiheuttivat myös eräiden vastausvaihtoehtojen samankaltaisuus (matkan ostotapaa ja -paikkaa käsittelevä kysymys 9) sekä käsitteen 'kotimaa' määrittely. Näiden kysymysten kohdalla haastattelija joutui tavallista useammin antamaan lisäselvitystä. Kysymyksen 9 kohdalla vastaajien mahdollisten virhetulkintojen vaikutusta tutkimuksen validiteettiin pyrittiin pienentämään yhdistämällä aineiston analysointivaiheessa toisiaan lähellä olevat vastausvaihtoehdot kysymyksen keskeisen muuttujan, eli matkan ostopaikan ja -tavan mukaan (valmis pakettimatka kotimaasta/valmis pakettimatka Suomesta/matkakokonaisuuden eri osiot suoraan palveluntarjoajilta).

Tutkimuksen validiteettia aineiston teoreettisen vastaavuuden suhteen pyrittiin parantamaan tutustumalla ennen haastattelulomakkeen laadintaa tutkimusilmion keskeiseen teoriakäsitteistöön sekä poliittisen maantieteen, talousmaantieteen että matkailututkimuksen näkökulmasta. Kyselylomakkeen kysymykset on muotoiltu mahdollisimman tarkkaan tuottamaan tietoa gateway-käsitteen keskeisestä sisällöstä ja ulottuvuuksista. Johtopäätösten validiteetin parantamiseksi on tutkimusaineisto käsillä olevassa raportissa pyritty kuvaamaan mahdollisimman alkuperäisenä. Avointen kysymysten yksittäiset vastaukset tallennettiin sellaisenaan tilasto-ohjelmaan ja vastausten temaattinen ryhmittely tehtiin vasta aineistoa analysoitaessa.

Tutkimuksen reliabiliteetti tarkoittaa tutkimuksen toistettavuutta ja ei-sattumanvaraisuutta. Käsillä olevan tutkimuksen reliabiliteettia on pyritty parantamaan dokumentoimalla

aineistonkeruumenetelmä ja sen eri vaiheet. Varsinaisen tutkimusmateriaalin (eli haastattelulomakkeiden) lisäksi haastatteliija teki haastattelutilanteissa muistiinpanoja, jotka antavat lisäinformaatiota haastattelutilanteesta ja haastattelujen toteutuksesta.

Tulosten yleistettävyys

Kuten edellä on todettu, 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.

Koska Suomen kautta Venäjälle eri välineillä matkustavista ulkomaalaisista ei ole olemassa varmaa tilastotietoa, tutkimusaineistoa ei voida suoraan verrata mihinkään tilastoon. Tässä tutkimuksessa Suomen kautta Venäjälle maitse matkustavien ulkomaalaisten lukumäärän arvioimisen pohjana on käytetty Rajavartiolaitoksen rajanylitystilastoa. Rajanylitystilaston antamia tietoja on täydennetty kvalitatiivisin keinoin, kuten haastattelemalla rajaviranomaisia ja liikennöitsijöiden edustajia. Tutkimuksen käyttöön saatiin myös liikennöitsijöiden omia tilastoja matkailijamääristä.

Rajavartiolaitoksen tilastoista saadaan paras kuva Suomen kautta Venäjälle maitse matkustavien ulkomaalaisten lukumäärästä ja jakautumisesta maittain. Rajavartiolaitoksen rajanylitystilastosta Venäjän vastaisella maarajalla näkyvät kansallisuuksittain kaikki sekä maanteitse (Nuijamaa ja Vaalimaa) että rautateitse (Vainikkala) Venäjän rajan ylittäneet henkilöt. Koska tutkimus rajautuu Etelä-Suomen yhdyskäytäväalueeseen, on muut Venäjän vastaisen rajan rajanylityspaikat jätetty pois. Rajanylitystilastosta ei kuitenkaan selviä rajan ylittäneiden matkustuskohde Venäjällä. Näin ollen tämän tilaston pohjalta ei voida luotettavasti sanoa, kuinka suuri osa matkailijoista on menossa juuri Pietariin.

Tutkimusaineiston maantieteellinen ja liikennevälineittäinen jakauma on esitetty taulukossa 2. Jaottelun pohjana on käytetty vastanneiden lukumäärää. Maat ja alueet, joista on suhteellisesti paljon vastaajia, on taulukossa nostettu esiin omina ryhminään, kun taas vähemmän edustetut maat on ryhmitelty maantieteellisiksi kokonaisuuksiksi. Vertailun vuoksi taulukossa on esitetty myös rajanylitystilaston luvut samoin ryhmiteltynä.

Taulukko 2: Haastateltujen maantieteellinen ja liikennevälineittäinen jakauma sekä Rajavartiolaitoksen rajanylitystilaston maantieteellinen jakauma kaikista Venäjän rajan ylittäneistä

Maa / alue	Linja-auto	Juna	Maaliikenne yhteensä	Rajanylitystilasto	Lento	Laiva	Aineisto yhteensä
Pohjois-Amerikka	62	114	176 38%	11,594 14%	52	34	262
Iso-Britannia ja Irlanti	13	23	36 8%	2,706 3%	10	10	56
Pohjoismaat	24	13	37 8%	13,406 16%	8	2	47
Muu Länsi-Eurooppa	21	40	61 13%	13,991 16%	12	9	82
Etelä-Eurooppa	10	41	51 11%	6,017 7%	8	5	64
Itä-Eurooppa ja Baltia	0	5	5 1%	15,087 18%	1	0	6
Australia ja Uusi-Seelanti	9	44	53 12%	1,884 2%	3	2	58
Aasia	9	19	28 6%	4,754 6%	7	3	38
Muut	3	8	11 2%	16,281 19%	0	2	13
Yhteensä	151	307	458 (100%)	85,720 (100%)	101	67	626

Seuraavassa analysoidaan tutkimusaineiston suhteuttamista todellisiin matkustajamääriin liikennevälineittäin.

Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenne Pietariin koostuu sekä reittiliikenteestä Pietariin että tilausmatkoista. Linja-autoliikenteen matkustajamääriä Pietariin on kuitenkin vaikea arvioida, sillä Rajanylitystilasto ei erittele rajanylittäjiä kulkuvälineittäin. Reittiliikenteen liikennöitsijät eivät luovuta tietoja matkustajamäärästään ja matkatoimistoilla on tietoa vain oman toimistonsa kautta matkustavista henkilöistä. Voidaan kuitenkin olettaa, että maanteitse rajan ylittäneistä ulkomaalaisista suurin osa käyttää linja-autoja. Kokonaisluvussa ovat tosin mukana myös ammattiautoilijat, joiden joukossa on etenkin norjalaisia, ruotsalaisia ja

saksalaisia matkustajia. Henkilöautoliikenne koostuu suurimmaksi osaksi suomalaisista ja venäläisistä matkailijoista, jotka on tästä tutkimuksesta rajattu pois.¹⁸

Pohjoismaalaiset matkustajat käyttävät lähinnä oman maansa matkatoimistojen palveluja, joten heitä on hyvin vähän suomalaisten matkanjärjestäjien linja-autoissa.¹⁹ Ruotsalaisista matkustajista suuri osa matkustaa Pietariin ruotsalaisten matkatoimistojen linja-autoilla, jotka saapuvat Ruotsista laivalla Suomeen ja ajavat Suomen halki Pietariin.²⁰ Norjalaiset ja monet tanskalaisista toimivat samalla tavoin.²¹ Myös jonkin verran hollantilaisia ja saksalaisia matkustajia matkustaa Suomen kautta Pietariin.²² Nämä tekijät selittävät pohjoismaalaisten matkustajien suhteellisen suurta osuutta rajavartiolaitoksen tilastossa. Itäeurooppalaisten ja Baltian maiden kansalaisten voidaan myös olettaa käyttävän omien maidensa kuljetuspalveluja ja etenkin virolaisten myös omia henkilöautojaan.

Junaliikenne

Rajanylitystilaston lisäksi Pietariin menevien junamatkustajien määrää voidaan arvioida VR:n omien tilastojen pohjalta. VR:n omia tilastoja on saatu luottamuksellisesti tämän tutkimuksen käyttöön. Kyseisissä tilastoissa eritellään Pietarin ja Moskovan junien matkustajat. Tilastossa matkustajat on ryhmitelty hieman laajemmin kuin tässä tutkimuksessa, mutta verrattaessa tutkimuksen otosta Sibelius-junalla Pietariin matkustavien henkilöiden kokonaismäärään saadaan samansuuntaiset tulokset, joten saatuja tuloksia voidaan pitää luotettavina.

¹⁸ Nuijamaan ja Vaalimaan raja-asemien henkilökunta, puhelinkeskustelu 7.3.2002

¹⁹ Ulla Holviala, Oy Futurist Ltd, puhelinkeskustelu 17.6.2002 ja Satu Mäntyvaara, Kymenmatkat Oy, puhelinkeskustelu 17.6.2002.

²⁰ Tiedot saatu ruotsalaisista matkatoimistoista puhelimitse 17.6.2002, lisätietoja matkatoimistojen Internet-sivujen kautta, esimerkiksi www.dororesor.se ja www.poolresor.se

²¹ Tiedot saatu norjalaisista ja tanskalaisista matkatoimistoista sähköpostitse ja puhelimitse, 3.4.2002 ja 17.6.2002, lisätietoja matkatoimistojen Internet-sivujen kautta, esimerkiksi norjalainen matkatoimisto RunWay-Unitur: www.runway.no ja tanskalainen matkatoimisto Østeuropa Rejser: www.osteuropa-rejser.dk

²² Tiedot saatu hollantilaisista ja saksalaisista matkatoimistoista puhelimitse 17.6.2002. Pietarin matkoja tekeviä hollantilaisia matkatoimistoja ovat esimerkiksi DrieTourReizen (www.drietour.nl) ja Paulusma Reizen (www.paulusma.nl). Saksalainen matkatoimisto Schniederreisen tekee myös matkoja Pietariin Suomen kautta. Lisätietoja www.schniederreisen.de

Laivaliikenne

Meriteitse Helsingistä Pietariin matkustavat ulkomaalaiset koostuvat kahdesta ryhmästä: suomalaisten varustamojen risteilyille osallistuvat matkustajat sekä Helsingissä käyvien ulkomaalaisten risteilyalusten matkustajat. Tutkimuksen rajauksesta johtuen jälkimmäisiä ei ole otettu mukaan tutkimukseen. Vesiliikenteen osalta ei ole olemassa Rajavartiolaitoksen tilastoa vastaavaa, kansallisuuksittain eriteltyä tilastoa. Merenkululaitoksen tilastointi Helsingistä Pietariin menevistä matkustajista antaa ainoastaan matkustajien kokonaismäärän. Tilaston mukaan vuonna 2001 Helsingistä lähti Pietariin meriteitse 77 196 matkustajaa. Tässä luvussa ovat mukana niin suomalaiset kuin ulkomaalaisetkin matkustajat. Valtaosa Helsingistä Pietariin meritse matkustavista henkilöistä on ulkomaalaisia ja ulkomaalaisilla aluksilla matkustavia. Suomalaisvarustamo Kristina Cruises:in Pietarin-risteilyillä matkustaa alle 2000 henkeä vuodessa (1615 henkilöä kesällä 2001).²³ Nämäkään tiedot eivät erittele matkustajia kansallisuuksittain, joten varmaa tietoa eri kansallisuuksia edustavien risteilymatkustajien määrästä ei ole saatavilla. Suhteutettuna Kristina Cruises -varustamon vuonna 2001 tekemien Pietarin-risteilyjen kokonaismäärään (9 kertaa), tutkimusta varten tehdyillä haastattelukerroilla (5 kertaa) saatua otosta voidaan pitää edustavana.

Lentoliikenne

Ilmailulaitoksen tilastot kertovat ainoastaan Pietariin matkustaneiden kokonaismäärän (45 025 henkilöä vuonna 2001) erittelemättä matkailijoita kansallisuuksittain. Finnairin varausjärjestelmä antaa jonkin verran lisätietoja, tosin se jättää huomiotta Suomessa alle 6 tuntia viettäneet matkustajat. Haastattelujen perusteella suurin osa Pietariin Helsingin kautta lentävistä matkustajista vaikuttaisi kuitenkin kuuluvan juuri tähän ryhmään. Verrattaessa varausjärjestelmän tietoja otoksen maajakaumaan saadaan samansuuntaiset tulokset, joten käsillä olevan tutkimuksen otos vastaa lentomatkustajien jakaumaa.

²³ Myyntijohtaja Anu Markkanen, puhelinkeskustelu 26.2.2002

Yhteenveto tutkimuksen yleistettävyydestä

Yhteenvetona voidaan todeta tutkimuksen otoksen antavan kattavan läpileikkauksen Etelä-Suomen kautta Venäjälle matkustavista ulkomaalaisista niin maantieteellisesti kuin kulkuvälineittäinkin. Sekä tilastoissa että tutkimuksen otoksessa suurimmiksi ryhmiksi erottuvat Pohjois-Amerikka, Pohjoismaat, EU-maat ja Australia. Matkailututkimuksen kannalta mielenkiintoista on myös se, että näiden maiden lisäksi otokseen on saatu yksittäisiä matkustajia harvinaisemmista maista. Mukaan on otettu matkustajia Suomen kanssa kilpailevista gateway-maista (entiset Euroopan sosialistiset maat), joiden vastauksista saadaan lisätietoja Suomen houkuttelevuudesta reittinä kilpailijamaihin verrattuna. Vertailun vuoksi tehtiin kymmenen aineistonkeruumatkaa, joiden aikana haastateltiin myös Pietarista palaavia ulkomaalaisia. Tällä tavoin toivottiin löytyvän ‘kantapään kautta’ arvioituja vastauksia niistä mahdollisesti Suomessa tarvittavista matkailupalveluista, joita ulkomaalaiset Pietarin-matkallaan kaipasivat.

3. AINEISTON ANALYYSI

Haastattelulomakkeilla kerätyn aineiston analysoinnissa on käytetty sekä kvantitatiivisia että kvalitatiivisia menetelmiä. Ensimmäisessä vaiheessa tutkimusaineisto koodattiin kokonaisuudessaan SPSS-tilasto-ohjelmalla. Seuraavassa vaiheessa puoliavointen ja avointen kysymysten yksittäiset vastaukset ryhmiteltiin laajemmiksi kokonaisuuksiksi esimerkiksi aihepiireittäin. Näin kvalitatiivisen, gateway-teoriakäsitteeseen pohjautuvan analyysin pohjana käytettiin muokattua aineistoa, josta tehtiin eri muuttujien osalta tilastoajoja.

3.1. Kokonaisaineiston kuvaus

3.1.1. Kokonaiskuvaus matkailijoista

Tässä kappaleessa esitetään tutkimusaineisto suorina jakaumina tutkimuksessa käytetyn kyselylomakkeen (liite 1) mukaisesti. Suljettujen kysymysten kohdalla on esitetty vastausten jakautuminen valmiiden vastausvaihtoehtojen välillä, kun taas avointen ja puoliavointen kysymysten (1, 4, 7, 8, 11, 12, 15 ja 17) kohdalla jakaumat on esitetty yksittäisten vastausten ryhmittelyn jälkeen.

Lomakkeen neljä ensimmäistä kysymystä käsitteivät vastaajan kotimaata, matkaseuraa, matkustustapaa ja -reittiä. Lähtöalueittain vastaajat jakautuivat taulukon 3 mukaisesti.

Taulukko 3: Vastaajien lähtöalueet

Vastaajien lähtöalue	n	% vastaajista
Pohjois-Amerikka	262	41,9
Australia ja Uusi-Seelanti	58	9,3
Pohjoismaat	47	7,5
Iso-Britannia ja Irlanti	56	8,9
Muu Länsi-Eurooppa	82	13,1
Etelä-Eurooppa	64	10,2
Itä-Eurooppa	6	0,9
Aasia	36	5,8
Muut	15	2,4
Yhteensä	626	100

Vastaajista maantieteellisesti suurimman ryhmän muodostivat pohjoisamerikkalaiset, joita oli hieman yli 40% vastaajista. Tämä heijastaa melko hyvin Suomen kautta Pietariin suuntautuvan matkailun kokonaiskuvaa. Valtaosa pohjoisamerikkalaisista oli yhdysvaltalaisia. Yhtä suuren ryhmän muodostivat eurooppalaiset, joita oli yhteenlaskettuna 41%. Yksittäisistä Euroopan maista vastaajia oli eniten Iso-Britanniasta ja Ruotsista. Australialaisia ja uusiseelantilaisia oli noin 9% ja aasialaisia 6% vastaajista.

Taulukossa 4 on esitetty vastaajien jakautuminen matkaseuran mukaan. Tässä kysymyksessä vastaajat saattoivat valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

Taulukko 4: Vastaajien matkaseura

Matkaseura	n	% vastaajista
Yksin	73	11,7
Perheen kanssa	348	55,6
Ystävien kanssa	178	28,4
Työtoverien kanssa	38	6,1
Muiden kanssa	28	4,5

Matkaseuran mukaan jaoteltuna (kysymys 2) valtaosa eli 56% vastaajista oli liikkeellä perheen kanssa ja kolmannes ystävien kanssa. Yksin matkusti hieman useampi kuin joka kymmenes vastaaja. Vaihtoehdon 'muu' valinneista 12 vastaajalla oli seuranaan

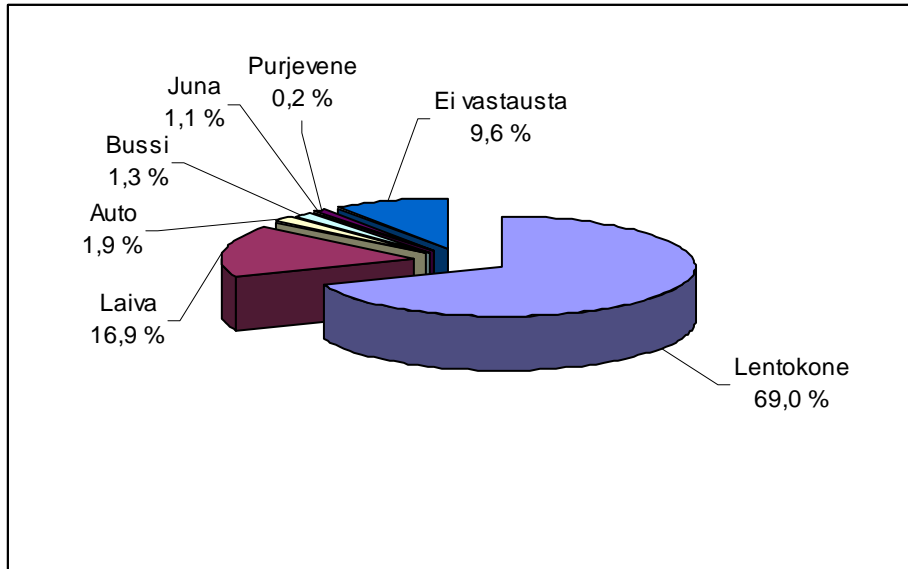
opiskelijoita/opiskelukavereita ja 12 vastaajalla turistiryhmä. Kysymyksen 3 kohdalla 61% vastaajista ilmoitti olevansa matkalla itsenäisesti loppujen ollessa ryhmämatkalla.

Matkareitin mukaan vastaajat luokiteltiin sillä perusteella, mitä muita maita he mahdollisesti liittivät Suomen ja Venäjän lisäksi matkansa yhteyteen (taulukko 5). Suuri osa (43%) vastaajista käytti matkallaan ns. perusreittiä, eli matkusti kotimaastaan suoraan Suomen kautta Venäjälle ja palasi samaa reittiä takaisin. Viidesosa vastaajista tuli Suomeen suoraan kotimaastaan, mutta jatkoi Venäjältä muualle kuin Suomeen. Kaiken kaikkiaan kolmannes matkailijoista kävi jossakin muussa maassa ennen saapumistaan Suomeen, yleisimmin tämä maa oli Ruotsi.

Taulukko 5: Vastaajien matkareitti

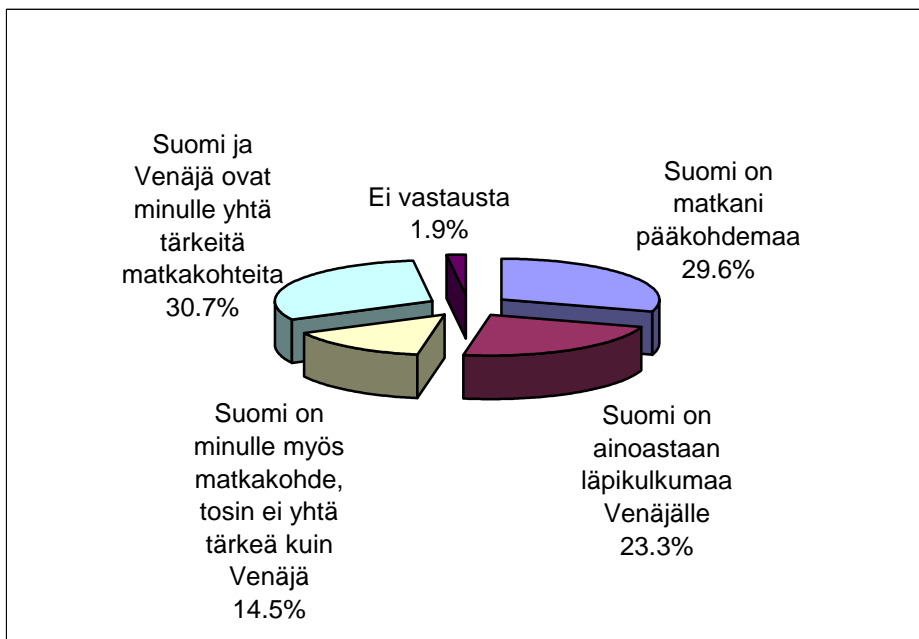
Matkareitti	n	% vastaajista
Perusreitti (kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa)	270	43
Kotimaa-Suomi-Venäjä-Venäjältä muualle kuin Suomeen	120	19
Ruotsin kautta Suomeen	109	17
Muu reitti (Suomeen tulo muun kolmannen maan kuin Ruotsin kautta)	96	15
Venäjältä Suomeen (Sibeliuksen Pietari-Helsinki –vuorolla haastatellut)	4	1
Ei vastausta	27	4
Yhteensä	626	100

Kulkuvälineittäin tarkasteltuna noin 70% vastaajista tuli Suomeen lentäen (kuviokuva 1). Laivalla tulleiden osuus oli 17%, mikä vastaa melko tarkkaan Suomeen Ruotsin kautta saapuneiden osuutta. Muiden kulkuvälineiden osuus oli marginaalinen. Noin joka kymmenes vastaaja jätti ilmoittamatta käyttämänsä kulkuneuvon. Venäjälle mentäessä vastaukset matkustusvälineen mukaan vastasivat luonnollisesti eri kulkuvälineissä tehtyjen haastatteluiden osuutta.



Kuvio 1: Vastaajien käyttämä kulkuväline Suomeen tultaessa

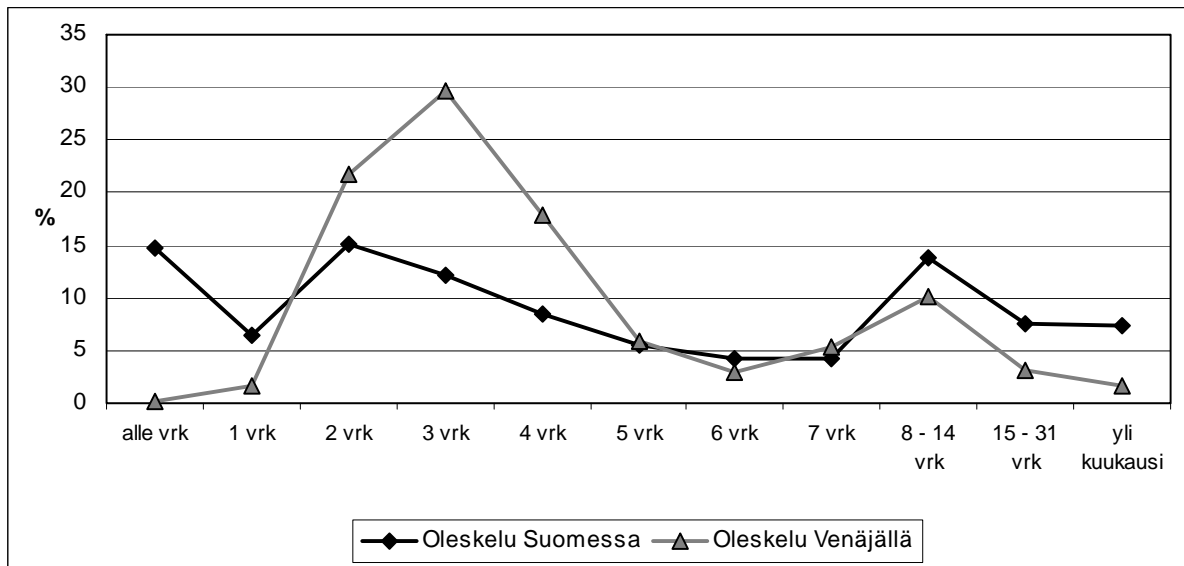
Kysymys 5 käsitteli Suomen roolia vastaajan matkaohjelmassa. Vastaajista 60% ilmoitti, että Suomi on heille vähintään yhtä tärkeä matkakohde kuin Venäjä. Lähes neljäsosa ilmoitti Suomen olevan ainoastaan läpikulkumaa. Lisäksi noin 15% vastaajista piti Suomea matkakohteena, mutta vähemmän tärkeänä kuin Venäjää (kuvio 2).



Kuvio 2: Suomen rooli matkaohjelmassa

Kysymys 6 käsitteli sekä Suomeen että Venäjälle matkustuksen tarkoitusta. Venäjän-matkan tarkoitus oli voittopuolisesti loma (85% vastaajista). Vain 6% otoksesta oli liikematkalla. Suomeen matkustuksen syyt hajaantuivat hieman tasaisemmin. Suomessa oli lomamatkalla 55%, liikematkalla 8% ja opiskelemissa 6% vastaajista. Lisäksi 13% vastaajista ilmoitti syyksi vierailun sukulaisten tai tuttavien luona. Kauttakulku oli syynä 12%:lla vastaajista.

Kysymykset 7 ja 8 olivat avoimia ja käsittelivät viipymää Suomessa ja Venäjällä. Vastaajista kolmannes viipyi Suomessa yhdestä kolmeen päivään. Muutaman tunnin Suomessa viipyviä transit-matkustajia oli otoksessa noin 15%. Tämä vastaa jokseenkin lentomatkustajien osuutta haastatteluaineistosta. Pidempään Suomessa vierailleet matkailijat eivät juurikaan käytä lentoreittiä matkustaessaan Pietariin. Kolmanneksi suurimman ryhmän muodostivat viikosta kahteen viikkoon Suomessa viipyvät matkailijat, joita oli vastaajista 14%. Vastaajista n. 70% viipyi Venäjällä 2-4 päivää (kuvio 3).



Kuvio 3: Oleskelun kesto

Kysymys 9 käsitteli matkan ostotapaa sen mukaan, oliko matka Venäjälle ostettu kotimaasta vai Suomesta sekä oliko kyseessä valmis pakettimatka vai itse koottu matkakokonaisuus. Vastaukset jakautuivat vaihtoehtoittain taulukon 6 mukaisesti.

Taulukko 6: Matkan ostotapa

Matkan ostotapa	n	% vastaajista
Valmis pakettimatka kotimaiselta matkanjärjestäjältä kotimaassa	255	40,7
Suomalaisen matkanjärjestäjän pakettimatka kotimaisen matkatoimiston kautta	43	6,9
Pakettimatka suoraan suomalaiselta matkanjärjestäjältä	79	12,6
Pakettimatka suomalaisesta matkatoimistosta	39	6,2
Suoraan palveluidentarjoajilta (hotellit, liikennöitsijät)	132	21,1
Muulla tavoin järjestetty matka	70	11,2
- ystävän, sukulaisen, liikeyrityksen tms. järjestämä matka	36	5,8
Ei vastausta	8	1,3
Yhteensä	626	100

Hieman alle puolet vastaajista oli ostanut valmiin pakettimatkan kotimaastaan. Suomalaisten matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien kanssa oli asioinut suoraan noin viidennes ja matkan eri osiot oli suoraan palveluntarjoajilta hankkinut myöskin viidennes vastaajista. Vaihtoehdon 'muulla tavoin' valinneiden joukossa oli useita, joiden matkan oli järjestänyt Suomessa asuva ystävä, sukulainen tai liikeyritys.

Kysymys 10 käsitteli vastaajien Suomessa käyttämiä palveluja. Vastausten jakautuminen valmiiden vaihtoehtojen mukaan on esitetty taulukossa 7.

Taulukko 7: Suomessa käytetyt palvelut

Palvelu	n	% vastaajista
Ravintolapalvelut	483	77,2
Kuljetuspalvelut	474	75,4
Kaupat	431	68,8
Majoituspalvelut	403	64,4
Museot	290	46,3
Kierroajelut	248	39,6
Kulttuuritapahtumat	159	25,4
Taidenäyttelyt	130	20,8
Järjestetyt luonto- tai urheiluaktiviteetit	46	7,3
Urheilutapahtumat	30	4,8
Muut	41	6,5
Ei vastausta	3	0,5

Matkailupalveluja oli Suomessa käytetty monipuolisesti. Kolme neljästä vastaajasta oli käyttänyt ravintola- ja kuljetuspalveluja. Ostos- ja majoituspalvelujakin oli käyttänyt reilusti yli 60 prosenttia haastatelluista. Museoissa oli vieraillut lähes joka toinen matkailija ja muita matkailun oheispalveluja, kuten kiertoajeluja ja kulttuuritapahtumia oli käyttänyt keskimäärin joka kolmas vastaaja.

Kysymys 11 oli avoin ja siinä vastaajia pyydettiin nimeämään Venäjään liittyviä palveluja, joita matkailijat toivoisivat saavansa Suomesta (taulukko 8). Neljännes vastaajista oli sitä mieltä, että kaikki tarpeellinen on saatavilla ja lähes puolet jätti kokonaan vastaamatta kysymykseen. Tämän perusteella näyttää siltä, että matkailijat pitivät tarjolla olevia Venäjä-palveluja pääosin riittävinä. Tähän voi osaltaan vaikuttaa se, että monet vastaajista olivat valmiilla pakettimatalla, jolloin matkaan oli jo sisällytetty peruspalvelut ja usein myös oheispalveluja.

Taulukko 8: Toivotut Venäjä-palvelut Suomessa

Palvelu	n	% vastaajista
Kaikki tarpeellinen saatavilla	164	26
Tietoa Venäjästä ja palveluista Venäjällä, ml. mahdollisuus hankkia palveluja etukäteen Suomesta	115	18
Apua matkustusasiakirjojen hankkimisessa	28	4
Liikenne- ja matkustuspalvelut	26	4
Palvelut Suomessa	18	3
Ei tarvetta, suomalaiset ystävät järjestivät matkan	11	2
Ei vastausta	308	49

Yleisimmin toivotut palvelut voidaan jakaa kolmeen pääryhmään:

1. Tietoa Venäjästä matkakohteena yleensä sekä informaatiota Venäjällä tarjottavista ohjelmalveluista, mukaan lukien mahdollisuus varata esimerkiksi baletti- ja oopperalippuja Suomesta
2. Matkustuspalveluihin liittyvää tietoa ja palveluja, kuten tietoa Venäjän sisäisistä junareiteistä ja -aikatauluista, sekä mahdollisuutta varata majoitus- ja kuljetuspalveluja Suomesta
3. Matkustusasiakirjoihin liittyvät palvelut, kuten avustaminen viisumin hankinnassa

Venäjä-tietoa koskevat toiveet olivat varsin konkreettisia, kuten tietoa rahanvaihdosta sekä toiveita saada etukäteen Venäjän karttoja, oppaita ja esitteitä. Lisäksi vastaajat toivoivat hotellipalveluihin ja paikan päällä liikkumiseen liittyvää etukäteistietoa. Matkailijat toivoivat myös selkeää kulttuuripalveluihin sidoksissa olevaa informaatiota, kuten ravintola- ja ruokatietoutta, tietoa venäläisestä musiikista, elämästä ja kulttuurista sekä niihin liittyen tietoa mahdollisuuksista tutustua kyseisten alojen antiin itse matkakohteessa.

Muutammat vastaajat esittivät toiveita, jotka liittyivät matkustukseen Suomesta Venäjälle. Erikseen toivottiin Internet-pohjaisten varausjärjestelmien kehittämistä matkapakettien varaamiseksi sekä VR:n junalippujen varaamiseksi ulkomailta. Kommentteja herättivät myös VR:n lipunmyynnin aukioloajat, sillä ulkomaanlipunmyynti ei nykyisin ole avoinna ennen Helsinki-Pietari -junan lähtöä aamulla.

Mielenkiintoista on, että Venäjältä palaavien matkailijoiden vastaukset noudattelevat sinne menomatalla olevien haastateltujen vastauksia. Tästä ryhmästä valtaosa (60% kysymykseen vastanneista) oli sitä mieltä, että Suomesta saadut Venäjä-palvelut ovat olleet riittäviä. Vastaajista noin neljännes toivoi tietoa palveluista Venäjällä, mukaan lukien ne (7%), jotka toivoivat tietoa leirintäpalveluista. Vajaa 10% vastanneista kaipasi apua matkustusasiakirjojen hankintaan. Pieni osa vastanneista (3%) toivoi mahdollisuuksia tehdä matkajärjestelyjä Suomesta käsin. Tämän perusteella matkailijoiden mielikuva Venäjästä ja sen matkailupalveluista on realistinen, sillä paluumatkalla olevien kommentteissa ei tullut esiin mitään, mitä menomatalla olevat eivät olisi myös maininneet.

Kysymyksessä 12 vastaajia pyydettiin perustelemaan, miksi nämä palvelut pitäisi saada Suomesta. Vastaajat halusivat saada tietoa jo Suomesta, sillä sen koettiin helpottavan matkantekoa Venäjälle. Suomi koettiin turvallisenä ja luotettavana maana, joten Suomesta saatua tietoa pidettiin myös luotettavana. Lisäksi vastaajat kokivat, että Venäjän palvelujen selvittäminen säästää aikaa ja hyvin suunniteltu matka ehkäisee ongelmia ennalta. Ennen kaikkea asioiden selvittämisen etukäteen Suomessa katsottiin vähentävän mahdollisia kieliongelmiä Venäjällä.

Kysymys 13 oli suljettu ja se tarkasteli vastaajien syitä Suomen valintaan reitiksi. Vastaajat saattoivat valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. Vastausten jakaantuminen vaihtoehdoittain on esitetty taulukossa 9.

Taulukko 9: Syyt Suomen valintaan reitiksi Venäjälle

Syy	n	% vastaajista
Halu vierailla Suomessa Venäjän lisäksi	291	46,5
Suomi on turvallinen maa matkailijalle	132	21,1
Ei oma valinta, koska osti valmiin pakettimatkan	107	17,1
Suomen muita paremmat liikennepalvelut	89	14,2
Suomen länsimaista tasoa oleva infrastruktuuri	85	13,6
Suomi nopein reittivaihtoehto	79	12,6
Suomen matkailuyritysten Venäjä-asiantuntemus	37	5,9
Ei tarpeeksi tietoa vaihtoehtoisista reiteistä	10	1,6
Muu syy	128	20,4
- Oleskelu Suomessa (työ/opiskelu)	30	4,8
- Työasioita Suomessa (tai molemmissa maissa)	25	4,0
- Idea matkasta Venäjälle tuli vasta Suomessa	22	3,5
- Ystäviä/sukulaisia Suomessa	19	3,0
Ei vastausta	8	1,3

Lähes puolet vastanneista ilmoitti Suomeen tulon syyksi halun vierailla Suomessa Venäjän lisäksi. Keskimääräistä useampi näistä vastaajista oli kotoisin Pohjois-Amerikasta, Iso-Britanniasta ja Irlannista sekä Etelä-Euroopasta. Nämä vastaajat olivat liikkeellä itsenäisesti, kulkuvälineenä Venäjälle oli juna tai laiva ja syy Suomen ja Venäjän matkaan oli loma. Näille vastaajille Suomi ja Venäjä olivat yhtä tärkeitä matkakohteita.

Vastausvaihtoehtoista toiseksi suosituin oli Suomen turvallisuus, jonka noin joka viidennes ilmoitti syyksi valita Suomi reitiksi Venäjälle. Keskimääräistä useammin nämä vastaajat olivat Pohjois-Amerikasta tai Australiasta. He olivat liikkeellä itsenäisesti, useimmiten perheen kanssa ja matkustivat Venäjälle laivalla tai junalla. Syy matkustaa Suomeen ja Venäjälle oli lomamatka. Suomi oli vähemmän tärkeä matkakohde kuin Venäjä tai yhtä tärkeä

Seuraavaksi yleisin oli vaihtoehto muu syy, jonka valitsi noin viidennes kysymykseen vastanneista. Yleisimmin muu syy oli vastaajan pidempiaikainen oleskelu Suomessa joko opiskelun tai työn merkeissä. Suomessa oleskeluun viittasivat myös ne vastaajat, jotka oleskelivat lyhyempiaikaisesti Suomessa – usein joko tuttavien tai sukulaisten luona – ja käyttivät tilaisuutta vierailla Venäjällä maantieteellisen läheisyyden ansiosta.

17% vastaajista oli ostanut pakettimatkan ja heille Suomen reitti ei ollut oma valinta. Erityisesti pohjoismaalaisista vastaajista yli puolet koki tämän syyksi reittivalinnalle,

keskimääräistä useammin myös australialaiset ja yhdysvaltalaiset. Nämä vastaajat olivat useimmiten ryhmämatkalla, matkustivat Venäjälle lentäen ja Suomen rooli matkaohjelmassa oli läpikulkumaa Venäjälle. Oleskelun kesto oli Suomessa useimmiten alle vuorokausi.

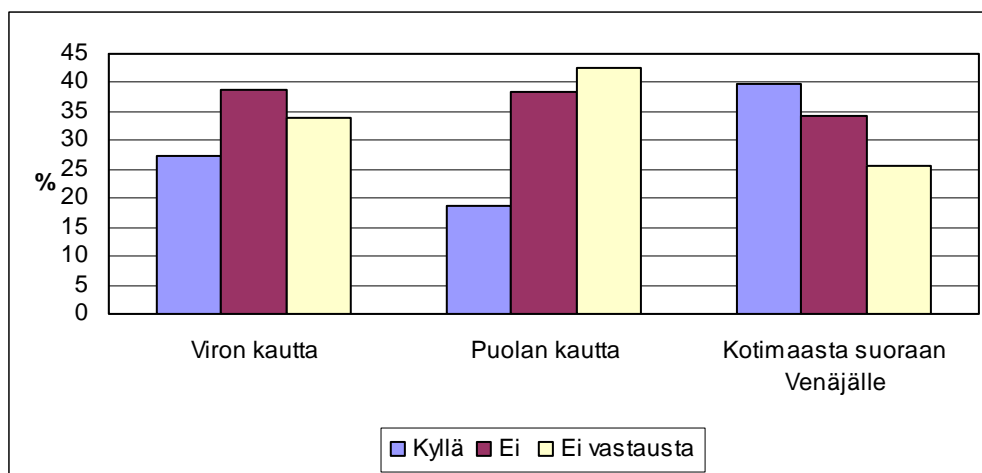
Samantyyppisiä vastauksia tuli myös niiltä vastaajilta, joiden reittivalintaan oli vaikuttanut Suomen muita paremmat liikennepalvelut. Nämä vastaajat olivat keskimääräistä useammin Australiasta sekä Etelä-Euroopasta. He olivat matkalla itsenäisesti ja matkustivat Venäjälle yleisimmin lentokoneella, mutta myös laivalla ja junalla. Monelle Suomi oli kauttakulkumaa tai ainakin vähemmän tärkeä kohde kuin Venäjä. Keskimääräistä useammin matkan syy Venäjälle oli työmatka.

Ne vastaajat, joille Suomi oli nopein reittivaihtoehto, olivat keskimääräistä enemmän pohjoismaalaisia, liikkeellä itsenäisesti ja useimmiten perheen kanssa. Venäjälle kulkuneuvona nämä vastaajat suosivat laivaa ja Suomen rooli matkaohjelmassa oli matkakohde, muttei niin tärkeä kuin Venäjä. Syy Suomen vierailuun oli kauttakulku tai työmatka ja Venäjälle myös enemmän työ- kuin lomamatka. Logistisia syitä pidettiin muutenkin tärkeinä eli matkustus Suomen kautta oli joko nopein, halvin tai joissain tapauksissa jopa ainoa yhteys Venäjälle.

Tiedon puute vaihtoehtoisista reiteistä tai Suomen matkailuyritysten Venäjä-tuntemus eivät nousseet aineistossa oleellisiksi tekijöiksi valita Suomi matkakohteeksi ennen siirtymistä Venäjälle. Kiinnostus Suomea kohtaan sekä erityisesti turvallisuus olivat matkailijoille tärkeämpiä tekijöitä.

Kysymyksessä 14 tiedusteltiin, oliko Suomi vastannut matkailijan odotuksia. Vastaajat olivat valtaosin tyytyväisiä Suomeen, sillä 90 prosenttia haastatelluista ilmoitti Suomen vastanneen odotuksia. Lähes joka kymmenes (8%) jätti vastaamatta kysymykseen kokonaan, mikä johtunee siitä, että nämä matkailijat kokivat viettäneensä täällä liian vähän aikaa muodostaakseen kunnollista mielipidettä. Vastaamatta jättäneet olivat pääasiallisesti lentokentällä haastateltuja transit-matkustajia, jotka näkevät Suomesta lähinnä lentokentän. Vain pieni osa vastanneista (1,3%) ilmoitti pettyneensä odotuksiinsa Suomessa. Syiksi mainittiin puutteet matkailupalveluissa, kuten epäystävällinen palvelu, huono ruoka, huonosti järjestetty kiertoajelu sekä ilmaston toimimattomuus junassa.

Kysymys 15 käsitteli matkailijoiden halukkuutta matkustaa Venäjälle suoraan tai joko Viron tai Puolan kautta. Vastaajia pyydettiin kommentoimaan, olisivatko he kiinnostuneita matkustamaan em. reittien kautta sekä perustelemaan kantansa. Vastausten jakautuminen on esitetty kuviossa 4.



Kuvio 4: Kiinnostus vaihtoehtoisia reittejä kohtaan

Kysymykseen jätti vastaamatta huomattavan suuri osa vastaajista. Tästä voitaneen päätellä, että Suomea pidetään 'luonnollisena' reittinä Venäjälle eivätkä vastaajat ole vakavasti ajatelleet vaihtoehtoisia reittejä. Noin 40% kysymykseen vastanneista olisi kiinnostunut matkustamaan Venäjälle suoraan kotimaastaan. Etenkin lentomatrustajat (80% vastanneista) olisivat kiinnostuneita suorista yhteyksistä, mikä on ymmärrettävää, kun suurelle osalle lentomatrustajista Suomi on ainoastaan pakollinen parin tunnin välilaskupaikka, eikä matkakohde sinänsä. Samoin myös liikematrustalla olevat olisivat kiinnostuneet suorista yhteyksistä (80% vastanneista). Kansallisuuksittain tarkasteltuna eurooppalaiset matkailijat olivat kiinnostuneempia suorista reiteistä Venäjälle kuin kauempaa matrustavat. Mitä vähemmän merkitystä Suomella on matrustakohteena, sitä enemmän kiinnostusta löytyy vaihtoehtoisia reittejä kohtaan. Lähes yhtä suuri osuus vastaajista (35%) ei kuitenkaan ollut kiinnostunut suorasta matrustareitistä kotimaastaan Venäjälle. Nämä vastaajat pitivät reittiä hankalana, kalliina ja aikaa vievänä. Toisaalta monella vastaajalla oli syy valita reitti Suomen kautta esim. täällä asuvien sukulaisten tai ystävien takia. Venäjältä ei myöskään usein ollut tarpeeksi tietoa saatavilla matrustapäätöksen pohjaksi.

Viron kautta Venäjälle olisi kiinnostunut matkustamaan reilu neljännes (27%) kysymykseen vastanneista ja Puolan kautta noin viidennes (18%) vastaajista. Nämä vastaajat pitivät kyseisiä maita kiinnostavina ja olivat sen vuoksi halukkaita sisällyttämään Viron tai Puolan matkaohjelmaansa (taulukko 10). Monella matkailijalla oli myös aikeita sisällyttää matkaohjelmaan käynti Viroon. Erityisesti pohjoismaalaisia matkailijoita Viro ja Puola kiinnostivat reittivaihtoehtoina.

Taulukko 10: Yleisimmät syyt miksi Viro tai Puola kiinnosti reittivaihtoehtona

Kyllä-vastanneet	Viro (n=170)	Puola (n=118)
Mielenkiintoinen maa/haluaisi vieraila maassa	61	42
On aikeissa mennä käymään tällä matkalla	25	1
Menisi, jos olisi työasioita	23	29
Menisi, jos matkustaminen olisi helpompaa	18	6
Pitää matkustamisesta/haluaa nähdä uusia maita	10	6
Muu mainittu syy (esim. eksoottisempi kuin Suomi)	22	13

Vastaajat, jotka eivät olleet kiinnostuneita käyttämään Viroa (39%) tai Puolaa (38%) reittinä Venäjälle, pitivät matkustusta niiden kautta hankalana, kalliina ja aikaa vievänä (taulukko 11). Virosta ja Puolasta, niiden infrastruktuurista tai mahdollisesta matkareitistä ei myöskään usein ollut saatavilla tarpeeksi tietoa matkapäätöksen pohjaksi. Matkailijat, joille Suomi oli pääkohde, olivat luonnollisesti vähiten kiinnostuneita matkustamaan Viron tai Puolan kautta.

Taulukko 11: Yleisimmät syyt miksi Viro tai Puola ei kiinnostanut reittivaihtoehtona

Ei-vastanneet	Viro (n=243)	Puola (n=241)
Syy matkustaa Suomen kautta (ystäviä/sukulaisia/pitää Suomesta/helpompaa)	47	38
Ei käytännöllistä matkustaa (aikaavievää, huonot lentoyhteydet)	46	48
Tiedonpuute maasta/reiteistä	27	20
Liian vaarallista	14	9
Käynyt jo siinä maassa	9	5
Viisumi- ja rajaongelmat	9	11
Huonot tiet/huono infrastruktuuri	9	7
Ei menisi uudestaan Venäjälle	5	10
Muu mainittu syy (esim. puutteellinen kielitaito, ei kuulu junapassiin)	14	26

Kysymys 16 selvitti eri Itämeren alueen ja Venäjän kohteiden kiinnostavuutta vastaajien silmissä. Vastaukset jakautuivat valmiiden vaihtoehtojen mukaan taulukon 12 osoittamalla tavalla.

Taulukko 12: Itämeren alueen ja Venäjän kohteiden kiinnostavuus

Kohde	n	% vastaajista
Suomi	422	67,4
Ruotsi	400	63,9
Norja	366	58,5
Tanska	321	51,3
Viro	316	50,5
Latvia	187	29,9
Liettua	171	27,3
Pietari	384	61,3
Moskova	280	44,7
Muu	32	6,7
Ei vastausta	27	4,2

Kiinnostavimpina vastaajat pitivät Suomea, Ruotsia, Pietaria ja Norjaa. Viro ja Moskova kiinnostivat myös noin puolta vastanneista, kun taas Latviaa ja Liettuaa piti kiinnostavana vain alle kolmannes vastaajista. Puolestaan ne vastaajat, jotka eivät pitäneet Suomea kiinnostavana reittivaihtoehtona, olivat kiinnostuneempia Ruotsista, Moskovasta, Virosta sekä Norjasta. Kysymys 17 oli avoin jatkokysymys edelliselle ja siinä vastaajia pyydettiin nimeämään, mikäli heillä oli mielessään tietty kohde em. alueella. Vastaajien nimeämistä kohteista erottuivat Lappi, Tallinna ja Tukholma (taulukko 13).

Taulukko 13: Kiinnostaviksi nimetyt kohteet Itämeren alueella ja Venäjällä

Kohde	n	% maininnoista
Lappi	116	35
Tallinna	78	23
Kohteet Pohjoismaissa (pl. Suomi ja Tukholma)	36	11
Kohteet Suomessa (pl. Lappi)	31	9
Kohteet Baltian maissa ja Puolassa	29	9
Tukholma	20	6
Kohteet Venäjällä	14	4
Maantieteellisesti määrittelemätön kohde	9	3
Yhteensä	333	100

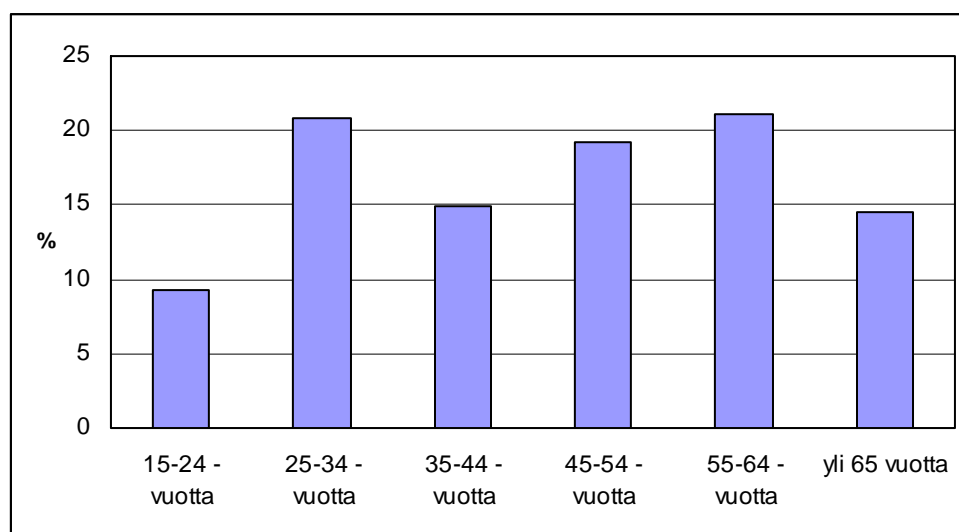
Kysymyksessä 18 (taulukko 14) vastaajia pyydettiin valitsemaan valmiista vaihtoehtoista itselleen tärkeät vetovoimatekijät Suomea lomakohteena silmälläpitäen.

Taulukko 14: Suomen vetovoimatekijät lomamatkailijalle

Vetovoimatekijät	n	% vastaajista
Matkailunähtävyydet, arkkitehtuuri, design	423	67,6
Luonto, keskiyön aurinko, yöttömät yöt	422	67,4
Kulttuuriperintö, historialliset nähtävyydet	323	51,6
Kaupunkilomailu	311	49,7
Kulttuuritapahtumat	183	29,2
Luontoon tai urheiluun liittyvät harrasteet, kuten vaellus	129	20,6
Urheilutapahtumat	37	5,9
Muu	62	9,3
- Erilaiset henkilökohtaiset kontaktit suomalaisiin	18	2,9
Ei vastausta	28	4,5

Suomen tärkeimmiksi vetovoimatekijöiksi tutkimuksessa osoittautuivat matkailunähtävyydet, arkkitehtuuri ja design sekä luonto, keskiyön aurinko ja yöttömät yöt. Näistä oli kiinnostunut kaiken kaikkiaan noin 70% vastanneista. Kulttuuriperintö ja historialliset nähtävyydet sekä kaupunkilomailu kiinnostivat myös joka toista vastaajaa. Kohdasta 'muu' erottautui suurimmaksi ryhmäksi henkilökohtaiset kontaktit suomalaisiin.

Kysymykset 19-22 käsittelivät vastaajien taustamuuttujia. Kuviossa 5 esitetään haastateltujen ikäjakauma. Kysymysten 21 ja 22 vastaukset on koottu taulukoihin 15 ja 16.



Kuvio 5: Vastaajien ikäjakauma

Taulukko 15: Vastaajien perhesuhteet

Perhesuhteet	n	% vastaajista
Naimisissa tai avoliitossa, ei lapsia	193	30,8
Naimisissa tai avoliitossa, lapsia	199	31,8
Yksinasuva, ei lapsia	187	29,9
Yksinasuva, lapsia	36	5,8
Ei vastausta	11	1,8
Yhteensä	626	100

Taulukko 16: Vastaajien ammatillinen asema

Ammatillinen asema	n	% vastaajista
Johtavassa asemassa	112	17,9
Asiantuntijatehtävissä	213	34
Toimistotyöntekijä	14	2,2
Tuotanto- tai palvelutehtävissä	10	1,6
Yksityisyrittäjä	25	4
Opiskelija	69	11
Eläkeläinen	111	17,7
Kotirouva	27	4,3
Muu	42	6,7
Ei vastausta	3	0,5
Yhteensä	626	100

Vastaajista kolme neljänestä oli työkäisiä. Sukupuolen mukaan vastaajat jakautuivat melko tasan, miehiä oli vastaajista 54% ja naisia 46%. Kolmasosa vastaajista oli lapsiperheitä. Yksinasuvia ja lapsettomia aviopareja oli 60%. Ammatilliselta asemaltaan asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa oli noin puolet, opiskelijoiden osuus oli noin 10% ja eläkeläisten 18%.

Kyselylomakkeen lopussa oli tilaa varattuna vapaille kommentteille, mutta vain pieni osa vastanneista halusi hyödyntää tätä palautemahdollisuutta. Saadut kommentit koskivat yleisimmin Suomea matkailumaana, joko positiivisessa tai negatiivisessa mielessä. Valtaosa kommentteista oli positiivisia, pääosin Suomea yleisluontoisesti ylistäviä. Suomi koettiin hyvänä, turvallisena ja 'helppona' matkakohteena. Tarkemmin eriteltyjen kommenttien perusteella Suomessa arvostettiin ennen kaikkea suomalaisten ystävällisyyttä ja vieraanvaraisuutta, kuten esimerkiksi lapsiystävällistä ilmapiiriä. Myös Suomen luonnon kauneus ja puhtaus ylipäättään saivat paljon kiitosta. Matkailijat arvostivat myös Suomen hienosti toimivia liikennepalveluja ja palvelujen toimivuutta yleisesti. Negatiivisia

kommentteja oli hyvin vähän ja ne käsittelivät lähinnä toiveita saada lisää palveluja englannin kielellä, kuten lisää englanninkielisiä opasteita museoihin, nähtävyyksiin, pankkeihin, aikatauluihin ja neuvontapalveluihin.

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.

Junamatkustajat

Kuten kaikista vastaajista, myös junamatkustajista valtaosa (87%) oli liikkeellä perheen ja/tai ystävien kanssa, kun taas yksin matkustavien osuus oli keskimääräistä pienempi (7,5%). Matkan tarkoituksen mukaan junamatkustajat eivät poikenneet koko aineistosta, sillä 86% heistä ilmoitti Venäjän matkan syyksi loman. Viitisen prosenttia junamatkailijoista oli liikematalla ja yhtä paljon oli matkalla koulutussyistä, kun taas 3,3% ilmoitti matkan syyksi vierailun sukulaisten tai ystävien luona. Suomen matkan pääsyyinä oli 62%:lla loma, 13%:lla vierailu ystävien ja sukulaisten luona ja 11%:lla liikematka.

Ikäjakaumaltaan junamatkustajien ryhmä oli heterogeeninen, mutta suhteessa koko vastaajajoukkoon junamatkustajat olivat keskimääräistä nuorempia. Suurimman ryhmän, 27% junamatkustajista muodostivat 25-34-vuotiaat, kun taas yli 55-vuotiaita oli junamatkustajien joukossa keskimääräistä vähemmän. Perhetaustaltaan junamatkustaja oli muilla välineillä matkustaviin verrattuna hieman yleisemmin lapseton ja yksinasuva. Ammatilliselta asemaltaan junamatkustajat olivat keskimääräistä useammin asiantuntijatehtävissä tai johtavassa asemassa, vastaavasti taas eläkeläisten osuus oli keskimääräistä pienempi.

Maantieteelliseltä jakaumaltaan junamatkustajista erottui australialaisten ja uusiseelantilaisten (14%) sekä eteläeurooppalaisten (13%) keskimääräistä suurempi osuus. Absoluuttisesti eniten (38%) junamatkustajien joukossa oli pohjoisamerikkalaisia, joiden osuus junassa oli

kuitenkin pienempi kuin vastaavasti muissa kulkuvälineissä. Muiden kansallisuuksien osalta junamatkustajien jakauma noudatteli koko aineiston jakaumaa.

Linja-automatkustajat

Linja-autolla matkustavien jakautuminen matkaseuran mukaan ei suurestikaan poikennut junamatkustajista, eli ylivoimainen enemmistö linja-automatkustajista oli liikkeellä perheen (62%) ja/tai ystävien (28%) kanssa. Yksinmatkustavien osuus oli kuitenkin suurempi kuin junamatkustajien kohdalla (12,6%). Linja-autolla matkustavien ikäjakauma sen sijaan poikkesi junamatkailijoista. Linja-autolla matkustavat olivat junamatkustajia iäkkäämpiä, kolmannes linja-autolla matkaavista oli 55-64- ja neljännes yli 65-vuotiaita. Muiden ikäryhmien osuudet olivat vastaavasti pienemmät, eli 45-54-vuotiaita oli 16%, 35-44-vuotiaita 10% ja 25-34-vuotiaita 14% linja-automatkustajista. Ikäjakauma heijastuu myös ammatillisten taustamuuttujien kohdalla, sillä linja-autolla matkustavista kolmannes oli eläkeläisiä, mikä on selkeästi suurempi osuus kuin junamatkustajien keskuudessa (11%). Asiantuntija- ja johtavassa asemassa olevien henkilöiden osuus oli vastaavasti pienempi.

Perhesuhteiltaan linja-autolla matkustavat eivät juurikaan eroa junamatkustajista. Lähes 70% linja-autolla matkaavista oli perheellisiä ja noin puolella on lapsia. Myös linja-automatkustaja oli tavallisimmin kotoisin Pohjois-Amerikasta (40%). Linja-autolla matkustavien ryhmässä korostuu pohjoismaalaisten suhteellisen suuri osuus. Tässä tulee kuitenkin muistaa, että vertailuhaastatteluja tehtiin pohjoismaalaisten liikennöitsijöiden busseissa, joten pohjoismaalaisten osuus suomalaisten liikennöitsijöiden linja-autoissa ei liene kovinkaan suuri. Australiasta tai Uudesta-Seelannista saapuneiden matkailijoiden osuus linja-autolla matkustaneista oli pienempi kuin junamatkustajien kohdalla, muut kansallisuudet jakautuvat likimain yhtäläisesti. Matkan tarkoituksen osalta linja-autolla matkustavat olivat lähestulkoon aina lomailijoita (95%), liikematkustajia ei ryhmästä löydy. Suomeen he olivat tulleet lomailemaan (59%), tapaamaan ystäviä ja sukulaisia (23%) sekä opiskelemaan (8,5%).

Laivamatkustajat

Risteilyaluksilla matkustettiin lähes pelkästään perhe- ja/tai ystäväseurueissa. 72% risteilylle osallistuneista oli liikkeellä perheen ja vajaa kolmannes ystävien kanssa. Perhe on muihin liikennevälineryhmiin verrattuna suosituin matkaseura, kun taas yksinmatkustavien osuus on

marginaalinen (6%). Laivamatkustajat olivat jotakuinkin aina menossa lomailemaan (97%) Venäjälle, mikä on ymmärrettävää, sillä kyseessä oli risteily eikä reittimatka. Kolme prosenttia vastaajista ilmoitti tosin olevansa matkalla opiskelujen takia. Suomen-matkan syynä oli myös useimmiten loma (78%). Ikäjakaumaltaan laivaristeilijät olivat hieman nuorempia kuin linja-automatkustajat, mutta kuitenkin keskimääräisesti vanhempia kuin junamatkustajat. Suurimmat ikäryhmät olivat 45-54-vuotiaat (24%) ja 55-64-vuotiaat (29%). 25-34-vuotiaiden (13%) ja 35-44-vuotiaiden (10%) osuudet ovat suunnilleen samat kuin linja-autolla matkustavien (13%). Yli 65-vuotiaita risteilymatkustajista oli 19%.

Ammatillisesti tarkasteltuna eläkeläisiä oli risteilymatkustajista 34%, mikä on selvästi enemmän kuin muissa liikennevälineissä (vrt. esim. linja-automatkustajista 21% oli eläkeläisiä). Asiantuntija- ja johtotehtävissä työskentelevät henkilöt muodostivat laivamatkustajista noin puolet. Muiden ryhmien osalta laivamatkustajien ammatillinen profiili noudatteli koko aineiston profiilia.

Maantieteellisesti tarkasteltuna myös laivamatkustaja oli tavallisimmin kotoisin Pohjois-Amerikasta (51%). Iso-Britanniasta tai Irlannista saapuvien matkustajien osuus oli suurempi kuin linja-auto- tai junamatkustajissa (15%). Pohjoismaalaisia, australialaisia sekä uusiseelantilaisia sen sijaan oli risteilymatkustajista vain kolme prosenttia. Muiden kansallisuuksien osalta risteilymatkustajien jakauma oli jota kuinkin sama kuin koko aineiston jakauma.

Lentomatkustajat

Lentomatkustajat erottuivat selkeimmin muiden kulkuvälineiden matkustajista. Lentomatkustajien joukosta löytyi muihin kulkuvälineisiin verrattuna eniten yksin matkustavia (27%), joista suuri osa oletettavasti on työmatkalla olevia liikemiehiä. Työtovereiden kanssa matkustavien osuus on myös muita kulkuvälineitä suurempi (13%). Huolimatta siitä, että lentomatkustajien joukosta erottui selkeästi liikematkustajien ryhmä, oli valtaosa lentomatkustajista kuitenkin matkalla muun aineiston tapaan joko perheen (33%) ja/tai ystävien (24%) seurassa. Lentomatkustajista oli siis selkeästi erotettavissa kaksi ryhmää, lomamatkustajat (59%) ja liikematkustajat (24%). Mielenkiintoinen erityispiirre on, että 6% lentomatkustajista ilmoitti matkan syyksi lähetyksen/avustustyön. Suomen matkan syynä oli 61%:lla kauttakulku, 10%:lla liikematka ja vain 25%:lla lomamatka.

Lentomatikustajien ikäjakauma oli muihin ryhmiin nähden heterogeenisin. Pienellä erotuksella muihin ikäryhmiin muodostivat 45-54-vuotiaat suurimman ryhmän (23%). 25-34-vuotiaita lentomatikustajien joukossa oli 17% ja 35-44-vuotiaita 19%. Vanhempien ikäryhmien osuus oli pienempi kuin linja-automatikustajien kohdalla mutta kuitenkin suurempi kuin junamatikailijoissa. 55-64-vuotiaita oli lentomatikustajista 16% ja yli 65-vuotiaita 12%.

Lentomatikustajat olivat muilla välineillä matikustaviin nähden hieman keskimääräistä paremmassa ammatillisessa asemassa olevia henkilöitä. Kaiken kaikkiaan 27% oli johtotehtävissä ja 35% asiantuntijatehtävissä. Toisaalta eläkeläisten osuus, 13%, on suurempi kuin junamatikustajien kohdalla.

Lentomatikustajista ylivoimaisesti suurin ryhmä tuli Pohjois-Amerikasta (52%), mikä selittyyne jatkolentoyhteyksillä. Iso-Britanniasta ja Irlannista lentomatikustajista tuli 10%, Pohjoismaista 8%, Etelä-Euroopasta 8% ja muualta Länsi-Euroopasta 12% matikustajista. Australiasta ja Uudesta-Seelannista tulleiden osuus (3%) oli pienempi kuin muissa kulkuvälineissä. Aasiasta oli kotoisin verrattain suuri ryhmä, 7% matikustajista.

Lentomatikustaja oli useimmiten miespuolinen, 55 prosenttia lentomatikustajista oli miehiä ja 44 prosenttia naisia. Myös muissa liikennevälineissä sukupuoli jakautuivat prosentuaalisesti melko tasan. Laivamatikustajissa oli naisia enemmän, kun taas muissa välineissä miehiä oli pieni enemmistö.

3.2. Matikailijatyyprien tunnistaminen kokonaisaineistosta

Haastatteluaineiston perusteella tuotettu kokonaiskuva Etelä-Suomen kautta Venäjälle Pietariin suuntautuvasta matikailusta osoittaa, että yli kolme neljäsosaa haastatelluista ilmoitti olevansa Suomessa siksi, että oli kiinnostunut Suomesta matikakohteena. Puhtaasti läpikulkuun Suomea käytti neljännes haastatelluista. Haastatteluaineiston perusteella matikailijat voidaan jakaa kolmeen pääryhmään:

- 1) Suomen päämatkakohteeseen valinneet matkailijat, jotka käyttävät hyväkseen maantieteellistä läheisyyttä vierailukseen Venäjällä.
- 2) Venäjän päämatkakohteeseen valinneet matkailijat, jotka ovat valinneet Suomen gateway-reitiksi Venäjälle Suomen tarjoamien matkustuspalvelujen ja yleisen matkustusinfrastruktuurin vuoksi.
- 3) Venäjän päämatkakohteeseen valinneet kauttakulkumatkailijat, jotka matkustavat kohteeseensa Suomen kautta ainoastaan kustannussyistä tai reitin nopeuden vuoksi. Valtaosa (43%) tähän ryhmään kuuluvista matkailijoista ilmoitti syyksi Suomen valintaan reitiksi sen, että Suomi kuului valmiiseen pakettiin. Reittivalinnan teki siis matkatoimisto eikä matkailija itse.

Kahta ensimmäistä ryhmää edustavat matkailijat saapuivat Suomeen yleensä lentäen, mutta jatkoivat matkaa Venäjälle joko junalla tai linja-autolla. Kolmannen ryhmän matkailijat olivat yleisimmin transit-lentomatkestajia. Varsinaiset välittäjäalueen palveluja hyödyntävät matkailijat, siis gateway-matkailijat, kuuluvat kakkosryhmään. Tutkimuksessa arvioidaan kuitenkin myös kahta muuta matkailijaryhmää, sillä Suomea pelkkänä kauttakulkualueena pitävien matkailijoiden joukosta saattaa löytyä potentiaalisia gateway-matkailijoita. Lisäksi Suomea pääkohteena pitävien Venäjän-matkailijoiden näkemykset voivat olla arvokkaita Suomen matkailuattraktioiden kehittämisessä. Seuraavissa kappaleissa analysoidaan kunkin matkailijatyypin ominaispiirteitä.

3.2.1. 'Suomi on gateway-kohde matkalla Pietariin' – matkailijatyypin

Tutkimusaineiston perusteella voidaan todeta, että gateway-matkailija on Venäjälle matkustava lomailija, joka on kiinnostunut myös Suomesta. Varsinaisten gateway-matkailijoiden osuus haastatelluista oli vajaat 50 prosenttia. Näille matkailijoille Suomi oli itsenäinen matkakohde, mutta vähemmän tai korkeintaan yhtä tärkeä kuin Venäjä/Pietari. Voidaan kuitenkin todeta, että Suomen gateway-asema oli näiden matkailijoiden silmissä yksi niistä vetovoimatekijöistä, jotka saivat matkailijan saapumaan Suomeen. Vastaajat olivat kiinnostuneita Suomesta maana ja he painottivat muita ryhmiä useammin Suomen turvallisuutta ja länsimaista infrastruktuuria. Gateway-matkailijat myös hyödynsivät suomalaisia liikennepalveluja, sillä he saapuivat Suomeen yleisimmin lentäen, mutta jatkoivat Venäjälle junalla, linja-autolla tai risteillen. Lähtöalueittain tarkasteltuna tässä

ryhmässä oli keskimääräistä enemmän pohjoisamerikkalaisia ja brittejä. Myös australialaismatkailijoista suurin osa kuului tähän ryhmään.

Matkaseuran mukaan tarkasteltuna gateway-matkailijat eivät erottuneet muusta aineistosta, mutta itsenäisesti matkansa järjestäneiden osuus oli tässä ryhmässä keskimääräistä suurempi. Ylivoimaisesti suurin osa gateway-matkailijoista näytti olevan kiertomatkailijoita, jotka liittivät Suomen ja jonkin muun maan Venäjän-matkansa yhteyteen. Tämä koski etenkin matkailijoita, jotka ilmoittivat Venäjän olevan matkan pääkohde. Vaikka Suomea käytettiin menoreittinä Venäjälle, vain vajaa kolmannes gateway-matkailijoista palasi Venäjän-matkaltaan kotiin Suomen kautta. Etenkin Iso-Britanniasta saapuneet matkailijat valitsivat usein muun paluureitin. Toisaalta etenkin kauempaa, kuten Australiasta ja Aasian maista, saapuneet matkailijat eivät useinkaan matkustaneet Suomeen suoraan, vaan esimerkiksi Iso-Britannian kautta.

Kuten muutkin vastaajat, gateway-matkailijat matkustivat Venäjälle yleisimmin lomailutarkoituksessa. Matkailijoista, joille Suomi ja Venäjä olivat tasaveroisia kohteita, yli 90% oli menossa Venäjälle lomamatkalle. Venäjää pääkohteenaan pitävistä taas löytyi suhteellisesti enemmän liike- ja työmatkalaisia. Mielenkiintoista on, että Suomeen matkustuksen syytä tarkasteltaessa tilanne oli päinvastainen. Näyttää siis siltä, että työmatkaan Suomessa saatetaan yhdistää vapaa-ajan matka Venäjälle, toisaalta Venäjälle työasioissa matkustavat hyödyntävät tilannetta vierailukseen Suomessa lomailijana.

Gateway-matkailijat viipyivät Suomessa muutaman päivän, yleensä 2-4 päivää. Tosin joka kymmenes matkailija, jolle Suomi ja Venäjä ovat tasaveroisia kohteita, viipyi Suomessa jopa viikosta kahteen viikkoon. Gateway-matkailijat käyttivät keskimääräistä enemmän eri matkailupalveluja. Perusmatkailupalvelujen (majoitus, kuljetus) lisäksi gateway-matkailijat käyttivät erilaisia oheispalveluja (museot, kiertoajelut). Muita ryhmiä enemmän tätä matkailijaryhmää kiinnostivat Suomessa erilaiset kulttuuritapahtumat sekä kaupunkilomailu.

Gateway-matkailijat toivoivat yleistä tietoa Venäjästä, tietoa Venäjällä tarjolla olevista palveluista sekä mahdollisuutta hankkia palveluja etukäteen Suomesta. Usein toivottiin esimerkiksi mahdollisuutta hankkia Suomesta etukäteen lippuja Pietarin teatteri- ja oopperaesityksiin. Myös matkan järjestelyä helpottavia palveluja, kuten mahdollisuutta varata Helsinki-Pietari -junalippuja Internetin kautta, löytyy gateway-matkailijan toivelistalta.

Gateway-matkailijat järjestävät matkansa muita useammin itsenäisesti valmiin pakettimatkan sijaan. Monet gateway-matkailijoista perustelivatkin toiveensa matkan valmistelun ja suunnittelun helpottumisella.

Gateway-matkailijat suhtautuivat keskimääräistä myönteisemmin muiden reittien käyttöön Venäjälle matkustettaessa. Gateway-matkailijoiden reittivalintoja ohjaavia tekijöitä voidaan analysoida kahdella tasolla. Mielikuvatasolla matkareitin valintaan vaikuttaa erityisesti maan kiinnostavuus. Valtaosa gateway-matkailijoista ilmoitti valinneensa Suomen reitiksi, koska Suomi on sinällään kiinnostava matkakohde. Tätä tukee myös tutkimustulos, jonka mukaan monet gateway-matkailijat olisivat periaatteessa kiinnostuneita matkustamaan Venäjälle Viron tai Puolan kautta, koska pitävät myös näitä maita kiinnostavina matkakohteina. Käytännössä matkapäätöstä ohjasivat kuitenkin muut tekijät, kuten turvallisuus ja matkustusinfrastruktuuri. Nämä tekijät kallistivat vaakakupin toistaiseksi Suomen puolelle. Suomea luonnehdittiin turvalliseksi ja nopeaksi reitiksi Venäjälle ja Suomen länsimaista infrastruktuuria arvostettiin. Varsinkin pohjoisamerikkalaiset ja australialaiset pitivät näitä tekijöitä tärkeinä valitessaan Suomen kulkureitiksi Venäjän-matkalleen. Haluttomuutta matkustaa Viron tai Puolan kautta perusteltiin useimmiten huonoilla kulkuyhteyksillä, mutta myös kyseisten maiden turvallisuusriskeillä ja hankalilla rajamuodollisuuksilla. Matkailijoilla ei myös useinkaan ollut tarpeeksi tietoa näistä maista matkapäätöksen pohjaksi.

Gateway-matkailijoiden kiinnostusta eri matkakohteisiin heijastaa myös se tutkimustulos, että tämän ryhmän vastaajat olivat muita kiinnostuneempia kaikista matkakohteista Itämeren alueella ja Venäjällä. Tätä ryhmää kiinnostivat erityisesti kulttuuri ja design sekä kaupunkilomailu. Demografisilta ominaisuuksiltaan gateway-matkailija oli muita useammin 25-40-vuotias, johtavassa tai asiantuntijatehtävässä oleva henkilö.

Taulukkoon 15 on koottu yhteenvedona gateway-matkailijalle tyypilliset piirteet. Gateway-matkailijan yksityiskohtaisempi profiili on esitetty liitteessä 2 (liitteessä 2 myös transit-matkailijan ja Suomi-matkailijan profiilit).

Taulukko 17: Gateway-matkailijan profiili

Kotimaa	Etenkin USA, Iso-Britannia, Australia
Matkareitti	Yhdistää matkaan muita maita Suomen ja Venäjän lisäksi
Kulkuväline Venäjälle	Juna
Matkan tarkoitus	Loma
Suomen rooli matkaohjelmassa	Matkakohde, mutta korkeintaan yhtä tärkeä kuin Venäjä
Viipymä Suomessa	2-4 päivää
Palvelujen käyttö Suomessa	Perus- ja oheispalvelut, etenkin kulttuuri ja kaupunkilomailu
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Kiinnostus Suomeen matkakohteena, turvallisuus, länsimainen infrastruktuuri
Matkan järjestämistapa	Itsenäisesti suoraan palveluntarjoajilta
Toivotut Venäjä-palvelut	Tietoa Venäjästä, Suomesta lippuja kulttuuriesityksiin Pietarissa, itsenäistä matkanjärjestelyä helpottavia palveluja
Matkaseura	Perhe, ystävät

3.2.2. ‘Suomi on vain reitti Pietariin’ –matkailijatyyppe

Puhtaasti kauttakulkuun (transit) Suomea käytti 23 prosenttia vastanneista. Yli puolet tämän ryhmän matkailijoista oli transfer-lentomatrustajia, jotka vaihtoivat konetta Helsinki-Vantaan lentokentällä ja näin ollen viipyivät Suomessa vain muutaman tunnin. Mielenkiintoista on, että vajaa 40 prosenttia transit-matkailijoista viipyi Suomessa kuitenkin ‘enemmän kuin koneenvaihdon verran’, jopa 1-2 päivää. Tavallisimmin nämä matkailijat jatkoivat matkaansa Venäjälle junalla tai linja-autolla. Kansallisuuksittain tarkasteltuna transit-matrustajien ryhmästä noin 40% oli pohjoisamerikkalaisia. Koko aineistoon suhteutettuna transit-matkailija oli keskimääräistä useammin australialainen tai pohjoismaalainen. Suomea ainoastaan läpikulkuun pitävistä matkailijoista lähes 60 prosenttia käytti matkallaan ns. perusreitillä, eli kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa. Suomea käytetään näin ollen kauttakulkuun sekä Venäjälle mentäessä että sieltä palattaessa. Tähän ryhmään kuuluvat sekä Helsinki-Vantaan lentokentällä konetta vaihtaneet lentomatrustailijat että muista Pohjoismaista Suomen läpi Venäjälle kulkevat linja-automatrustailijat. Matkaseuran mukaan tarkasteltuna transit-matrustajissa oli suhteellisesti enemmän yksin tai työtovereiden kanssa matrustavia. Vaikka valtaosa transit-matkailijoista (74%) oli muiden vastaajien tapaan menossa Venäjälle

lomamatkalle (suurin osa haastatteluista toteutettiin lomasesongin aikaan), työmatkailijoiden osuus oli tässä ryhmässä keskimääräistä suurempi (13%). Liikematkustajien lisäksi joukossa oli eri järjestöjen avustustyöntekijöitä ja muita henkilöitä, jotka olivat menossa oleskelemaan Venäjälle pidemmäksi aikaa. Toisaalta ryhmämatkalla olevien osuus tässä ryhmässä oli hieman keskimääräistä suurempi verrattuna itsenäisesti matkustaviin, mikä viittaa siihen, että lomamatkalla olevat transit-matkaajat olivat useimmiten ryhmämatkalla. Selvimmin transit-matkailija erottui muista ryhmistä sen osalta, että hän ei ollut juuri koskaan ostanut matkaansa Venäjälle pakettimatkana Suomesta. Suurin osa (70%) transit-matkailijoista, olikin ostanut valmiin pakettimatkan lähtömaastaan ja vajaa 20% oli järjestänyt matkan suoraan palveluntarjoajien kanssa.

Lyhyestä viipymästä johtuen transit-matkailijat käyttivät Suomen matkailupalveluja muita ryhmiä vähemmän. Peruspalveluja, kuten kuljetus-, majoitus- ja ravitsemuspalveluja käyttivät Suomessa 1-2 päivää viipyneet transit-matkailijat, joita oli noin 40% transit-matkustajista. Ostospalveluita käytti kolmannes ja kiertoajelullekin ehti lähes viidennes. Museoita, näyttelyitä ja muita ohjelmapalveluja kauttakulkumatkailijat sen sijaan eivät käyttäneet. Suomen rooli läpikulkumaana korostui myös transit-matkaajien toivomissa Venäjään liittyvissä palveluissa. Eniten toivottiin matkantekoa nopeuttavia palveluja, kuten nopeampaa junayhteyttä Suomen ja Venäjän välille sekä parempia yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentokentän ja rautatieaseman välille. Jonkin verran transit-matkailijat toivoivat myös apua matkustusasiakirjojen hankinnassa sekä tietoa Venäjästä. Toiveita perusteltiin yleisimmin ajan säästöllä.

Transit-matkailijat ovat loma- tai työmatkailijoita, jotka käyttivät Suomea kauttakulkumaana lähinnä sen vuoksi, että matkustus Suomen kautta oli hinnaltaan ja nopeudeltaan kilpailukykyisin vaihtoehto. Syyksi Suomen valintaan reitiksi yli 40% transit-matkustajista mainitsi sen, että oli ostanut valmiin pakettimatkan. Muita syitä olivat Suomen hyvät liikennepalvelut ja reitin nopeus. Suomi ei siis sinänsä ole transit-matkustajia kiinnostava matkakohde. Ainoastaan 13% transit-matkustajista ilmoitti halunneensa vieraila Suomessa Venäjän lisäksi. Matka Venäjälle voisi siis toteutua lähes mitä tahansa nopeaa reittiä pitkin. Transit-matkailijat olisivat periaatteessa usein valmiita matkustamaan Venäjälle myös Viron tai Puolan kautta sekä suoraan, mutta käytännössä liikenneyhteyksiä ja infrastruktuuria pidettiin liian huonoina. Venäjälle suoraan matkustaminen koettiin usein myös vaaralliseksi.

Osa kauttakulkumatkailijoiksi itseään luonnehtivista matkailijoista on käytännössä Suomen matkailupalveluja kuluttavia gateway-matkailijoita. Näiden matkailijoiden kiinnostus Suomea kohtaan on Venäjään verrattuna kuitenkin ohutta. Useampi kuin joka kymmenes jätti kommentoimatta Suomen vetovoimatekijöitä, vastanneiden osalta vetovoimatekijät noudattelivat kokonaisaineiston jakaumia, eli kiinnostavimpina pidettiin luontoa, arkkitehtuuria ja designia. Transit-matkailijat ovat myös muita vähemmän kiinnostuneita muista matkakohteista niin Itämeren alueella kuin Venäjälläkin.

Demografisilta tekijöiltään transit-matkailija ei juurikaan erotu muista, huomionarvoista on ainoastaan eläkeläisten keskimääräistä suurempi osuus. Tämä selittää myös yksinasuvien keskimääräistä suuremman osuuden. Tutkimuksen ennakoasetelman pohjalta olisi voitu olettaa, että transit-matkailijat olisivat olleet valtaosin 'lentäviä liikemiehiä'. Aineiston perusteella tälle oletukselle ei kuitenkaan saatu vahvistusta. Suurin osa transit-matkustajista oli tosin lentomatkustajia, mutta suurin osa heistä oli liikkeellä lomailutarkoituksessa eli 'lentäviä lomailijoita'.

Taulukko 18: Transit-matkailijan profiili

Kotimaa	Etenkin Yhdysvallat, Australia, Pohjoismaat
Matkareitti	Perusreitti kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa
Kulkuväline Venäjälle	Lentokone, pohjoismaalaisilla bussi
Matkan tarkoitus	Loma, muita useammin työ
Suomen rooli matkaohjelmassa	Kauttakulkumaa
Viipymä Suomessa	Muutamasta tunnista kahteen päivään
Palvelujen käyttö Suomessa	Peruspalvelut
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Nopeus, liikenneyhteydet
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta
Toivotut Venäjä-palvelut	Matkustamista nopeuttavia palveluja
Matkaseura	Perhe, ystävät, muita ryhmiä useammin yksin tai työtoverien kanssa

3.2.3. 'Suomi on pääkohde, Pietari sivukohde' – matkailijatyypit

Gateway- ja transit-matkailijoiden lisäksi tutkimukseen vastasi suuri joukko matkailijoita, jotka ilmoittivat Suomen olevan matkan pääkohde. Nämä matkailijat, joita edusti 30

prosenttia vastanneista, olivat matkalla Venäjälle joko junalla tai linja-autolla. Kuten muissakin ryhmissä, pohjoisamerikkalaisten osuus näistä matkailijoista oli suurin, mutta muita ryhmiä enemmän tässä ryhmässä oli etelä- ja länsieurooppalaisia. Näyttää siltä, että keski- ja eteläeurooppalaiset matkustavat usein Venäjälle suoraan, jos heillä ei ole erityistä syytä tulla Suomeen.

Keskimääräistä suurempi osuus Suomi-matkailijoista oli matkalla perheen kanssa ja keskimääräistä useampi oli ryhmämatkalla. Matkareitin mukaan tarkasteltuna Suomi-matkaaja käytti yleisimmin perusreittiä, eli saapuu Suomeen suoraan kotimaasta ja palaa Venäjältä kotimaahansa Suomen kautta. Suomea pääkohteenaan pitävistä yli kolmannes mainitsi Suomeen tulon tarkoituksiksi vierailun sukulaisten ja tuttavien luona. Matka Venäjälle oli usein järjestetty sukulaisten tai tuttavien toimesta, useimmiten valmiina pakettimatkana ja se oli lähes aina lomamatka. Suomi-matkailijat siis käyttivät maantieteellistä läheisyyttä hyväkseen vierailukseen myös Venäjällä.

Nämä matkailijat viipyivät Suomessa pidempään kuin gateway- ja transit-matkailijat, useimmiten viikosta kahteen viikkoon. He majoittuivat usein sukulaisten tai tuttavien luokse ja käyttivät siten majoitus- ja muita peruspalveluja melko vähän. Sen sijaan he vierailivat muita ryhmiä useammin museoissa ja muissa kohteissa. Osa tämän ryhmän matkailijoista oleskeli Suomessa pidempään joko opiskelun tai työn merkeissä ja on näin ollen rinnastettavissa lähinnä suomalaisen Venäjän-matkailijaan. Tätä heijastelevat myös Venäjä-palveluita koskevat toiveet. Osa Suomi-matkailijoista ei tuntenut tarvetta palveluille, koska Venäjän-matkan olivat järjestäneet Suomessa asuvat ystävät tai sukulaiset. Venäjä-palvelujen osalta toivottiin muiden ryhmien tavoin tietoa Venäjästä maana, mutta myös apua viisumin ja muiden matkustusasiakirjojen hankinnassa. Kaikista ryhmistä eniten Suomi-matkaajat arvostivat suomalaisten matkailuyritysten Venäjä-asiantuntemusta syynä Suomen valintaan reitiksi Venäjälle. Tärkein syy reittivalintaan oli kuitenkin halu vieraillla Suomessa tai oleskelu Suomessa.

Tämän ryhmän matkustajat suhtautuivat kilpaileviin reitteihin samoin kuin Suomeen, eli olisivat periaatteessa valmiita matkustamaan Venäjälle Viron tai Puolan kautta, jos jostain syystä oleskellisivat ko. maissa. Toisaalta sekä Viron että Puolan infrastruktuuria pidettiin huonona, kun taas matkustaminen Suomesta Venäjälle koettiin helppona ja suomalaisten matkanjärjestäjien Venäjä-tuntemusta arvostettiin. Itämeren alueen matkakohteita Suomi-

matkailijat pitivät melko kiinnostavina. Suomen vetovoimatekijöinä pidettiin luontoa, arkkitehtuuria ja designia. Muita ryhmiä enemmän tätä matkailijatyyppeä kiinnosti Suomen tarjoamat luontoaktiiviteettimahdollisuudet, kuten vaellus. Taustamuuttujiltaan Suomi-matkailija oli hieman muita useammin eläkeläinen.

Taulukko 19: Suomi-matkailijan profiili

Kotimaa	Yhdysvallat, Länsi- ja Etelä-Eurooppa
Matkareitti	Perusreitti kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa
Kulkuväline Venäjälle	Juna, linja-auto
Matkan tarkoitus	Loma, esim. vierailu sukulaisten ja tuttavien luona, opiskelu
Suomen rooli matkaohjelmassa	Pääkohde
Viipymä Suomessa	7-14 vrk
Palvelujen käyttö Suomessa	Oheispalvelut
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Suomen kiinnostavuus, sukulaiset, opiskelu
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka Suomesta
Toivotut Venäjä-palvelut	Avustaminen matkustusasiakirjojen hankinnassa, tietoa Venäjästä
Matkaseura	Perhe, ystävät

3.2.4. Yhteenveto matkailijatyypeistä

Edellä käsiteltyjen kolmen matkailijatyypin pohjalta voidaan todeta, että lännestä Suomen kautta Venäjälle saapuvat matkailijat muodostavat varsin heterogeenisen ryhmän. Tässä kappaleessa kootaan yhteen kunkin matkailijatyypin erityispiirteet haastattelulomakkeen tärkeimpien kysymysten osalta.

Kulkuväline Venäjälle

Muiden paitsi transit-matkailijoiden yleisimmin käyttämä kulkuneuvo Venäjälle oli juna. Erityisesti varsinaiset gateway-matkailijat suosivat junaa kulkuvälineenä (60%) ja matkustivat muita useammin laivalla Venäjälle. Suomea pääkohteenaan pitävät matkailijat

matkustivat Venäjälle muita innokkaammin linja-autolla. Heille linja-auto ja juna olivat lähes yhtä suosittuja kulkuneuvoja. Transit-matkailijoista odotetusti suurin osa, lähes puolet, matkusti Venäjälle lentäen. Tosin kauttakulun Suomeen saapumisen syyksi maininneista noin 30% oli matkalla junalla ja linja-autollakin lähes viidennes.

Vastaajien kotimaa

Kaikissa kolmessa matkailijaryhmissä pohjoisamerikkalaisten osuus oli suurin, noin 40 prosenttia. Tämä vastaa Suomen ja Venäjän välisen rajan ylittävien matkailijoiden kokonaiskuvaa. Gateway-matkailijoissa oli suhteellisesti muita ryhmiä enemmän australialaisia ja uusiseelantilaisia sekä brittejä. Transit-matkailijoiden joukossa pohjoismaalaisten osuus oli muita ryhmiä suurempi, kun taas länsi- ja eteläeurooppalaiset vastaajat edustivat muita kansallisuuksia useammin Suomea pääkohteenaan pitäviä matkailijoita. Tärkeimpien lähtömaiden matkailijoista on koottu profiilit, jotka ovat nähtävissä liitteessä 3.

Matkaseura ja matkareitti

Kaikkien matkailijatyyppeiden yleisin matkaseura oli perhe ja/tai ystävät. Erityisesti tämä tuli esille gateway-matkailijoiden sekä Suomea pääkohteenaan pitävien matkailijoiden vastauksissa. Transit-matkailijat olivat muita useammin liikkeellä yksin tai työtoverien seurassa. Kaikissa ryhmissä itsenäisesti liikkeellä olevien matkailijoiden osuus oli suurempi kuin ryhmämatkailijoiden osuus. Vähiten ryhmämatkailijoita oli gateway-matkailijoiden joukossa ja eniten Suomi-matkailijoissa. Kaikissa kolmessa ryhmässä yleisin matkareitti oli ns. perusreitti eli kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa. Vastausten hajautuminen eri reittien välillä vaihteli kuitenkin ryhmittäin. Gateway-matkailijat yhdistivät muita ryhmiä useammin muita maita matkaohjelmaansa, joko saapuen Suomeen tai palaten Venäjältä jonkun kolmannen maan kautta. Perusreittiä käyttäneiden osuus gateway-matkailijoista oli ainoastaan kolmannes, kun taas Suomi-matkailijoista puolet ja transit-matkailijoista lähes 60% käytti perusreittiä.

Matkan tarkoitus ja viipymä Suomessa

Venäjälle matkustuksen suosituin syy oli kaikissa ryhmissä loma, mikä vaihteli transit-matkailijoiden vajaan 74 prosentista Suomi-matkailijoiden 93 prosenttiin. Transit-matkailijoiden joukossa oli muita ryhmiä useammin työmatkailijoita, mukaan lukien lähetys- ja avustusjärjestöjen työntekijät. Suomeen matkustuksen syytä tiedusteltaessa vaihtoehtojen osalta tapahtui enemmän hajontaa erityisesti transit- ja Suomi-matkailijoiden osalta. Transit-matkailijoissa Suomeen matkustuksen syyksi mainittiin puolessa vastauksista luonnollisestikin kauttakulku, mutta transit-matkailijoiden joukosta löytyi myös lähes 40% Suomessa päivästä kahteen viipyviä lomailijoita. Gateway-matkailijat olivat voittopuolisesti lomalla, kun taas Suomi-matkailijoilla sukulaisten tai tuttavien luona vierailu oli lähes yhtä yleinen Suomeen tulon syy kuin loma. Suomi-matkailijoissa oli myös muita ryhmiä enemmän Suomeen työasioissa saapuneita. Suomessa oleskelun kesto oli sidoksissa Suomen rooliin matkaohjelmassa. Mitä suurempi oli Suomen merkitys matkakohteena, sitä kauemmin matkailija viipyi. Transit-matkailijat viipyivät muutamasta tunnista kahteen päivään, gateway-matkailijat yleisimmin 2-4 päivää ja suuri osa Suomi-matkailijoista viikosta jopa kuukauteen.

Matkan ostotapa

Transit-matkailijoista 70% oli ostanut valmiin pakettimatkan kotimaastaan ja 20% suoraan palveluntarjoajilta. Gateway-matkailijoiden joukossa oli muita ryhmiä enemmän niitä, jotka olivat ostaneet matkan suoraan palveluntarjoajilta (26%), mutta heistäkin suurin osa oli ostanut valmiin pakettimatkan kotimaastaan (50%) ja 11% oli ostanut matkan Suomesta. Suomi-matkailijoista suurin osa (41%) oli ostanut Venäjän-matkapaketin Suomesta ja sen lisäksi joka kymmentä Suomi-matkailijaa olivat Venäjän-matkan järjestämisessä avustaneet suomalaiset tai Suomessa asuvat ystävät. Suomi-matkailijoista vain 28% oli ostanut valmiin pakettimatkan kotimaastaan ja 16% oli ostanut matkan suoraan palveluntarjoajilta.

Palvelujen käyttö Suomessa sekä toivotut Venäjä-palvelut

Kaikki matkailijaryhmät olivat käyttäneet runsaasti Suomen matkailupalveluja. Lyhyestä viipymästä johtuen vähiten palveluja käyttivät transit-matkailijat, joista peruspalveluja, kuten majoitusta, käytti 40 prosenttia. Gateway-matkailijat käyttivät lähes aina peruspalveluja ja

hyvin usein myös oheispalveluja, kun taas Suomi-matkailijoiden kohdalla merkille pantavaa on majoituspalveluiden suhteellisen vähäinen käyttö. Tämä selittynee sillä, että tämän ryhmän matkailijoista suuri osa oli sukuloimassa tai opiskelemassa Suomessa. Suomi-matkailija sen sijaan käytti ahkerasti oheispalveluja. Venäjään liittyvien palvelujen osalta kaikki ryhmät toivoivat eniten tietoa Venäjästä ja siellä tarjolla olevista palveluista mukaan lukien mahdollisuutta hankkia näitä palveluja Suomesta. Vastausten jakautuminen vaihteli kuitenkin ryhmittäin. Gateway-matkailija toivoi edellä mainittuja palveluja muita ryhmiä useammin, kun taas transit-matkailijoiden vastauksissa korostuivat liikennepalveluiden kehittämistä koskevat toiveet. Suomi-matkailija toivoi muita ryhmiä useammin apua matkustusasiakirjojen hankinnassa. Tämä selittynee sillä, että Suomi-matkailija järjesti Venäjän -matkansa usein Suomessa, kun taas muiden ryhmien matkajat olivat usein tehneet matkajärjestelyt jo kotimaassa.

Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle

Suomen kiinnostavuus matkakohteena korostui gateway- ja Suomi-matkailijoiden vastauksissa. Halu vieraillla Suomessa oli gateway-matkailijoille ylivoimaisesti merkittävin syy Suomen valintaan (71% vastanneista). Gateway-matkailijoille Suomen kiinnostavuuden ohella tärkeitä tekijöitä olivat myös Suomen turvallisuus (25%), länsimaista tasoa oleva infrastruktuuri (17%) ja liikennepalvelut (12%). Suomi-matkailijoille Suomen kiinnostavuuden ohella (36%) muita merkittäviä syitä olivat Suomen turvallisuus (20%) sekä länsimaista tasoa oleva infrastruktuuri (14%). Suomi-matkailijoissa oli tämän lisäksi paljon niitä, jotka olivat Suomessa muussa tarkoituksessa, kuten vierailulla sukulaisten luona tai opiskelun merkeissä. Suomi-matkailijoille merkitystä oli myös Suomen matkailuyritysten Venäjä-asiantuntemuksella, sillä Suomi matkailijat ostivat muita useammin matkansa Venäjälle vasta Suomesta. Transit-matkailijoista 43% ilmoitti ostaneensa valmiin paketin, jolloin reittivalinnan oli tehnyt matkatoimisto. Tämän valinnan voidaan olettaa perustuneen Suomen hyviin liikennepalveluihin, turvallisuuteen ja reitin nopeuteen, eli niihin tekijöihin, jotka transit-matkailijat mainitsivat tärkeiksi syiksi valitessaan Suomen kulkureitiksi Venäjälle.

Vaihtoehtoisten reittien kiinnostavuus

Minkään ryhmän vastaajat eivät yleisesti ottaen olleet erityisen kiinnostuneita vaihtoehtoista reiteistä. Viro reittinä Venäjälle kiinnosti gateway-matkailijoita, joista vajaa kolmannes olisi kiinnostunut käyttämään Viroa vaihtoehtoisena reittinä. Kielteisimmin Viron käyttöön reittinä suhtautuivat transit-matkailijat. Puola reittinä kiinnosti transit-matkailijoita enemmän kuin gateway- ja Suomi-matkailijoita, ja heistäkin vain vajaata viidennestä. Hajontaa oli sekä vastausten jakautumisessa että vastausten perusteluissa. Eniten vaihtoehtoisia reittejä kommentoivat Suomi-matkaajat, joista neljännes olisi valmis käyttämään Viroa ja 17 prosenttia Puolaa reittinä, mikäli jostakin syystä oleskellisivat ko. maissa. Gateway-matkailijat puolestaan olisivat matkakohteina kiinnostuneita kummastakin maasta. Transit-matkailijat eivät pitäneet kauttakulkumaata itsessään tärkeänä, vaan heille pääasia oli hyvät ja nopeat yhteydet. Suomi-matkaajia eivät vaihtoehtoiset reitit juurikaan kiinnostaneet, sillä heille nimenomaan Suomi oli pääasiallinen matkakohde. Gateway-matkailijalle esteen vaihtoehtoisten reittien käytölle muodostivat rajamuodollisuudet ja reitin turvallisuusriskit, kun taas transit-matkailija piti olemassa olevien vaihtoehtoisten reittien yhteyksiä huonoina.

Gateway- ja transit-matkailijat suhtautuivat positiivisimmin ajatukseen matkustaa kotimaastaan suoraan Venäjälle. Perusteluiksi mainittiin matkustuksen nopeutuminen ja helpottuminen. Suomi-matkailijalle Suomen rooli matkaohjelmassa oli niin tärkeä, että suora reitti Venäjälle ei varsinaisesti edes kiinnostanut. Venäjälle suoraan matkustamisen esteenä mainittiin kaikissa ryhmissä liikenneyhteyksien huonous sekä reitin epävarma turvallisuus.

Kiinnostavat kohteet Itämeren alueella ja Venäjällä sekä matkailijalle tärkeät asiat Suomessa

Suhteellisesti eniten kiinnostusta eri matkakohteisiin esittivät gateway-matkailijat ja vähiten transit-matkailijat. Kaikissa ryhmissä oltiin kiinnostuneimpia Lapista, Ruotsista, Norjasta, Tallinnasta ja Pietarista. Suomen vetovoimatekijöinä pidettiin kaikissa ryhmissä ennen kaikkea luontoa sekä arkkitehtuuria, designiä ja matkailunähtävyyksiä. Suhteellisesti muita ryhmiä enemmän nämä tekijät kiinnostavat Suomi-matkailijaa, kun taas gateway-matkailija oli usein kiinnostunut kulttuurista ja kaupunkilomailusta. Transit-matkailijat kiinnittivät vähiten huomiota Suomen kiinnostavuuteen.

Taustamuuttajat

Kaikissa ryhmissä oli työikäisen väestön osuus suurin. Eläkeikäisiä puolestaan oli eniten transit- ja Suomi-matkailijoissa. 25-34-vuotiaiden osuus oli suurin gateway-matkailijoiden joukossa. Sukupuolijakaumaltaan ryhmien välillä ei ollut suuria eroja, vaan vastaajissa oli melko tasapuolisesti miehiä ja naisia. Myöskään perhesuhteiden osalta vastaajaryhmissä ei ollut merkittäviä eroja. Tosin transit-matkailijoista erottui hienokseltaan vaihtoehto 'yksinasuva, lapsia'. Tämän vaihtoehdon voidaan tulkita edustavan yksinhuoltajien lisäksi leskeytyneitä eläkeikäisiä, sillä transit-matkustajien parissa oli muita ryhmiä enemmän eläkeläisiä. Ammatillisen aseman mukaan tarkasteltuna ryhmien välillä ei ollut mainittavia eroja. Asiantuntijatehtävissä toimivien osuus oli suurin kaikissa ryhmissä ja johtavassa asemassa olevia oli toiseksi eniten. Gateway-matkailijat näyttävät valtaosin edustavan edellä mainittuja ryhmiä, kun taas eläkeläisiä on eniten transit- ja Suomi-matkailijoissa.

Taulukko 20: Yhteenvedo matkailijatyypeistä

Muuttuja	Transit-matkailija	Suomi-matkailija	Gateway-matkailija
Kotimaa	USA, Australia, Pohjoismaat	USA, Etelä- ja Länsi-Eurooppa	USA, Iso-Britannia, Australia
Ikä	15-vuotiaista eläkeläisiin	25-vuotiaista eläkeläisiin	25-40-vuotias
Ammatti	Työssäkäyvä tai eläkeläinen	Työssäkäyvä	Johto- tai asiantuntijatehtävissä
Matkaseura	Perhe, ystävät tai työtoverit	Perhe	Perhe tai ystävät
Matkareitti	Kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa	Kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa	Kiertomatkailua, myös muita kohteita Suomen ja Venäjän lisäksi
Suomen rooli matkaohjelmassa	Kauttakulkumaa	Matkan pääkohde	Matkakohde, mutta korkeintaan yhtä tärkeä kuin Pietari
Kiinnostus käyttää vaihtoehtoisia reittejä matkalla Venäjälle	Periaatteessa kiinnostunut, mutta pitää olemassa olevia kulkuyhteyksiä liian huonoina.	Periaatteessa kiinnostunut, mutta pitää Suomea niin tärkeänä kohteena, ettei käytä muita reittejä.	Kiinnostunut vaihtoehtoisista reiteistä itsenäisinä matkakohteina, mutta arvostaa Suomen turvallisuutta ja infrastruktuuria.
Kiinnostus matkustaa Venäjälle suoraan kotimaasta	Periaatteessa kiinnostunut, jos on olemassa hyvät ja nopeat kulkuyhteydet.	Periaatteessa kiinnostunut, Haluaa kuitenkin matkustaa Suomen kautta, sillä Suomi on pääasiallinen matkakohde.	Periaatteessa kiinnostunut. Haluaa kuitenkin matkustaa Suomen kautta, sillä Suomi on yhtä tärkeä matkakohde kuin Venäjä.
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Nopeus ja liikenneyhteydet	Halu lomailla Suomessa (esim. tuttujen luona). Myös suomalaisten matkailuyritysten Venäjä-tietoutta arvostettiin	Halu vieraillla Suomessa. Suomen turvallisuus ja länsimainen infrastruktuuri
Suomessa oleskelun kesto	Muutamasta tunnista kahteen päivään	Viikosta kahteen viikkoon	2-4 päivää
Matkan tarkoitus	Loma tai työ	Loma ja sukulaisten luona vierailu	Loma
Matkustusväline Suomeen	Lentokone	Lentokone	Lentokone
Matkustusväline Suomesta Venäjälle	Lentokone	Juna tai linja-auto	Juna
Suomessa käytetyt palvelut	Peruspalvelut	Oheispalvelut. Osalla myös peruspalvelut	Perus- ja oheispalvelut, etenkin kulttuuri- ja kaupunkilomailu
Matkan järjestämistapa	Valmis pakettimatka kotimaasta	Valmis pakettimatka Suomesta	Itsenäisesti palveluntarjoajien kanssa
Toivotut Venäjä-palvelut	Matkaa nopeuttavia palveluja	Apua matkustusasiakirjojen hankinnassa, yleistä tietoa Venäjästä	Tietoa Venäjästä, mahdollisuutta hankkia Suomesta lippuja kulttuuriesityksiin Pietarissa, itsenäistä matkanjärjestelyä helpottavia palveluja

4. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimusaineiston (626 matkailijahaastattelua) pohjalta muodostettiin kokonaiskuva lännestä Suomen kautta Venäjälle tapahtuvasta matkailusta. Tutkimuksessa arvioitiin teoreettiseen kysymyksenasetteluun pohjautuen Suomen roolia länsimaalaisten Pietarin-matkailijoiden matkaohjelmassa. Tutkimuksen perusteella Suomen rooli ja houkuttelevuus Pietariin liittyvässä matkailussa vaihtelee kolmen matkailijatyypin mukaisesti. Kolmen erillisen matkailijatyypin tunnistaminen antaa aihetta harkita Suomen ja Pietarin yhteismarkkinoinnin eriyttämistä matkailijaryhmien mukaisesti. Ohessa lyhyt yhteenveto matkailijatyypeistä sekä johtopäätökset Suomen gateway-aseman kehityksestä ja matkailijoiden kiinnostuksesta vaihtoehtoihin matkailupaketteihin. Tämän jälkeen esitetään johtopäätökset Suomi-Pietari-Itämeri-paketin markkinoinnin kehittämiseksi. Lopuksi arvioidaan tutkimustuloksia gateway-käsitteen teoreettista sisältöä vasten.

4.1. Suomen rooli Pietarin-matkailussa

4.1.1. Matkailijatyypien kokonaiskuva

Tutkimusta varten haastateltujen matkailijoiden joukosta tunnistettiin:

- 1) gateway-matkailijat, eli ne matkailijat, jotka käyttävät Suomea sillanpäänä Venäjälle ja hyödyntävät samalla Suomen matkailupalveluja. Näille matkailijoille Suomi on Pietarin rinnalla yhtä tärkeä tai melkein yhtä tärkeä matkailukohde.
- 2) Suomea pääkohteenaan pitävät 'Suomi'-matkailijat, jotka Suomessa viipyessään käyttävät hyväkseen tilaisuutta vieraillla Pietarissa.
- 3) Suomea kauttakulkualueena käyttävät 'transit'-matkailijat, jotka matkustaisivat Pietariin mieluiten suoraan ja pyrkivät viipymään Suomessa mahdollisimman lyhyen aikaa.

Gateway-matkailija ja gateway-toiminnot

Tutkimuksessa hahmotelluille lähinnä pohjoisamerikkalaisille ja brittiläisille gateway-matkailijoille (joita otoksesta oli vajaat 50%) Venäjä on matkan pääkohde, mutta Suomi on

Venäjän rinnalla yhtä tärkeä tai lähes yhtä tärkeä matkakohde. Suomi ei ole heille pelkkä kauttakulkualue, vaan Suomella on myös muuta sisältöä matkaohjelmassa.

Olennaista on gateway-matkailijoiden mielikuva Suomesta. Suomen valintaan reitiksi vaikuttivat Suomen turvallisuus, länsimainen infrastruktuuri sekä Suomen tarjoamat hyvät liikennepalvelut. Gateway-matkustajat saapuivat Suomeen yleensä lentäen, mutta jatkoivat matkaansa Pietariin junalla, linja-autolla tai laivalla.

Gateway-matkailijoiden mielestä Suomen tarjoamat Venäjään liittyvät matkailupalvelut ovat riittäviä, eivätkä he pidä suomalaisten matkailuyritysten Venäjä-asiantuntemusta erityisen tärkeänä. Gateway-matkailija järjestääkin matkansa muita useammin itsenäisesti suoraan palveluntarjoajien kanssa, mutta heistäkin puolet ostaa pakettimatkan kotimaastaan. Markkinoitaessa Suomea ja Pietaria gateway-matkailijoille, kannattaa huomioida, että gateway-matkailijat ovat kiinnostuneita myös muista Itämeren kohteista ja voivat palata Pietarista kotimaahansa myös jonkun muun maan kuin Suomen kautta.

Perinteinen Neuvostoliiton aikainen kauttakulku-matkailu, jossa matka Neuvostoliittoon oli etukäteen tarkkaan järjestetty ryhmämatka, näyttää suurelta osin muuttuneen itsenäiseksi matkailuksi. Tutkimuksen perusteella näyttää siis siltä, että 'Suomen Venäjä-osaamiseen' liittyvien valmiiksi paketoitujen gateway-matkustajapalvelujen kysyntä on pienenevässä. Sen sijaan 'uuden ajan gateway-matkailija' arvostaa Suomessa hyviä liikenneyhteyksiä ja toimivaa matkailuinfrastruktuuria, joiden avulla hän voi luotettavasti järjestää matkansa Venäjälle.

Suomi-matkailija

Pietariin matkustaneista Suomea pääkohteenaan pitävät, lähinnä pohjoisamerikkalaiset sekä etelä- ja länsieurooppalaiset matkailijat (joita otoksesta oli noin 30%) viihtyivät Suomessa perheineen noin 1-2 viikkoa joko itsenäisesti tai sukulaisten ja tuttavien luona lomailien. Nämä 'Suomi'-matkailijat matkustivat Pietariin useimmiten junalla tai linja-autolla ja palasivat samaa reittiä takaisin. Matka Pietariin oli yleensä pakettimatka ja usein suomalaisten tuttavien hankkima.

Suomi-matkailijat käyttivät ahkerasti suomalaisia matkailupalveluja, mutta Venäjään liittyvien palvelujen tarvetta vähensi asiointi suomalaisten tuttavien kautta. Suomi-matkailijat olivat periaatteessa kiinnostuneita matkustamaan Pietariin myös eteläisempien reittien, etenkin Viron ja Puolan kautta. Myös muut Itämeren matkakohteet kiinnostivat.

Transit-matkailija

Suomea läpikulkumaana käyttävistä, lähinnä pohjoisamerikkalaisista transit-matkailijoista (joita otoksesta oli vajaa 25%) yli puolet seisahtui Suomessa ainoastaan koneenvaihdon verran ja muut vain 1-2 päivää. Jälkimmäiset jatkoivat Suomesta matkaa Pietariin yleensä junalla tai linja-autolla. Transit-matkailijat palasivat kotiinsa samaa reittiä, eli Suomea käytettiin molempiin suuntiin. Valtaosa transit-matkailijoista oli lomamatkalla, joskin työmatkalaisia oli tässä ryhmässä keskimääräistä enemmän.

Transit-matkalaisille Suomi ei reittinä ollut tietoinen valinta, vaan sisältyi valmiina ostettuun Pietarin-matkapakettiin. Transit-matkailijat käyttivätkin muita matkailijatyyppejä vähemmän matkailun oheispalveluja Suomessa ja toivoivat Venäjään liittyvistä palveluistakin lähinnä ainoastaan entistä nopeampia kulkuyhteyksiä Pietariin. Periaatteessa mikä tahansa vaihtoehtoinen reitti Pietariin kiinnosti, kunhan se olisi riittävän nopea. Transit-matkailijat nimesivät muita matkailijatyyppejä vähemmän vaihtoehtoisia matkakohteita Itämeren alueelta.

4.1.2. Etelä-Suomen gateway-matkailun elinkaari

Tämän tutkimuksen mukaan suurimmalle osalle Suomen kautta Venäjälle menevistä matkailijoista Suomi on itsenäinen matkakohde eikä ainoastaan kauttakulkumaa. Suomen valinta reitiksi perustuu suurelta osin Suomen kiinnostavuuteen matkakohteena. Gateway-matkailijat näyttävät vierailevan Suomen ja Venäjän lisäksi usein myös muissa maissa, eli matkailussa on paljolti kiertomatkailevan luonnetta. Suomen perinteinen porttikäytäväasema Venäjälle on tutkimuksen perusteella suhteellisen rajallinen ja perustuu siihen, että etenkin Suomen ja Pietarin välillä on maantieteestä ja historiasta johtuen runsaasti kanssakäymistä ja siten toimivat välineet sen toteuttamiseen. Yhteydet esimerkiksi Moskovaan toimivat kuitenkin hyvin myös muualta kuin Suomen kautta. Erillisten Venäjä-palvelujen kysyntä

osoittautui melko heikoksi. Suomen vahvuudet gateway-alueena ovat tutkimustulosten perusteella kiinnostavuus maana sekä turvallisuus.

Gateway-matkailun elinkaari on siis kypsymisvaiheessa. Suomen gateway-asemalla on kuitenkin vielä merkitystä siinä mielessä, että osa matkailijoista haluaa sisällyttää Suomen matkaohjelmaansa ja matkustaa nimenomaan Suomen kautta Venäjälle. Suomen kiinnostavuuden lisäksi nämä matkailijat arvostavat sitä, että juuri Suomessa on helppoa ja turvallista järjestää matka Venäjälle. Mikäli näiden tekijöiden merkitys tulevaisuudessa vähenee esimerkiksi kilpailevien reittien vetovoiman kasvaessa, gateway-matkailu Suomessa voi supistua kauttakulkumatkailuksi. Tässä tapauksessa Suomea käytettäisiin reittinä Venäjälle lähinnä Suomen hyvien liikenneyhteyksien takia. Pelkässä kauttakulkumatkailussa Suomen rooli matkailijan ohjelmassa olisi lähinnä marginaalinen käsittäen esimerkiksi lentokentän ja siihen liittyvät palvelut. Nähtävissä on kuitenkin myös toisenlaista potentiaalia, jossa matkailija vierailee myös muissa kohteissa Suomen ja Venäjän lisäksi. Uusi nousuvaihe kuitenkin edellyttää sitä, että alkuperäinen geopoliittinen gateway-rooli (Suomi sillanpäänä Venäjälle) onnistutaan muuttamaan monipuolisemmaksi gateway-matkailukohteeksi. Tällöin Suomi ei jää kauttakulkuasemaan, vaan voi toimia kiertomatkailukohteena, jossa matkailija vierailee muissa kohteissa Suomen ja Venäjän lisäksi.

4.1.3. Suomen kilpailutilanne muihin reitteihin nähden

Suomen gateway-aseman tulevaisuus on sidoksissa kilpailevien reittien kehittymiseen. Suuri osa (40%) kaikista kyselyyn vastanneista oli kiinnostunut matkustamaan Venäjälle suoraan omasta kotimaastaan. Suorat yhteydet kiinnostavat erityisesti lentomatkustajia. Tämä on ymmärrettävää, sillä suurelle osalle lentomatkustajista Suomi on ainoastaan pakollinen parin tunnin välilaskupaikka, eikä matkakohde sinänsä. Mikäli Venäjälle ei haluttu matkustaa suoraan kotimaasta, johtui tämä useimmiten siitä, että suoraa yhteyttä pidettiin hankalana, kalliina ja aikaa vievänä. Venäjältä ei myöskään usein ollut tarpeeksi tietoa saatavilla matkapäättökseen pohjaksi. Näyttääkin siltä, että asennetasolla Venäjää pidetään maana muiden joukossa, mutta koska matkailun infrastruktuuri on Venäjällä paikoin vielä puutteellinen, on matkan järjestäminen käytännössä hankalaa. Matkustus gateway-maan kautta on siten 'helpompi' vaihtoehto.

Huomattavan suuri osa matkailijoista piti Suomea 'luonnollisena' reittinä Venäjälle eikä harkinnut vakavasti vaihtoehtoisia reittejä. Viron kautta Venäjälle olisi kiinnostunut matkustamaan reilu neljännes kysymykseen vastanneista ja Puolan kautta noin viidennes vastaajista. Kumpaakin maata pidettiin kiinnostavana, eli ne liitettäisiin mielellään Venäjän-matkan yhteyteen. Mikäli Viroa tai Puolaa ei haluttu käyttää matkareittinä Venäjälle, tämä johtui siitä, että matkustusta näiden maiden kautta pidettiin hankalana, kalliina ja aikaa vievänä. Virosta ja Puolasta, niiden infrastruktuurista tai mahdollisista Viron tai Puolan kautta kulkevista matkareitistä ei myöskään usein ollut tarpeeksi tietoa saatavilla matkapäätöksen pohjaksi. Näin ollen Viro ja Puola koettiin kiinnostavuudestaan huolimatta samalla tavalla hankaliksi kuin matka kotoa suoraan Venäjälle. Viro ja Puola mielletään kiinnostaviksi matkakohteiksi sinänsä, mutta niitä ei kuitenkaan toistaiseksi pidetä varteenotettavina vaihtoehtoina lännestä Venäjälle matkustettaessa.

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että kilpailevat reitit Viro ja Puola muodostavat sekä mahdollisuuden että uhan Suomen gateway-matkailun kehitykselle. Nykyiset gateway-matkailijat ovat kiinnostuneita vierailemaan useissa kohteissa matkansa aikana, mikä luo potentiaalista kysyntää Itämeri-kiertomatkoille. Etenkin Viroa pidetään kiinnostavana kohteena. Toisaalta on uhkana se, että matkailijat alkavat käyttää Viroa ja/tai Puolaa reittinä Venäjälle ja jättävät Suomen kokonaan pois matkaohjelmastaan. Tämä puoli asiasta saattaa vahvistua Viron ja Puolan EU-jäsenyyden myötä, jolloin kyseiset maat liittyvät poliittisesti ja henkisesti kiinteämmin osaksi Eurooppaa.

Suomen asema länsimatkailijoiden Venäjän-matkassa perustuu ennen kaikkea hyviin liikenneyhteyksiin ja muuhun matkailuinfrastruktuuriin sekä turvallisuuteen. Nämä tekijät kallistavat vaakakupin toistaiseksi Suomen puolelle kilpaileviin reitteihin nähden. Suomen tarjoaman luotettavan matkailuinfrastruktuurin lisäksi Suomi koetaan kiinnostavana tutustumiskohteena. Koska Viron ja Puolan kehittyvä matkailuinfrastruktuuri tulee jatkossa houkuttelemaan yhä enemmän gateway- ja kauttakulkumatkailijoita, olisi Suomen kilpailukykyisen aseman Venäjän naapurimaana tulevaisuudessa perustuttava matkailijoiden haluan tutustua Suomeen Venäjän rinnalla. Koska perinteinen gateway-matkailu muistuttaa yhä enemmän normaalia kiertomatkailua, perinteisen 'Suomi porttina Pietariin' -ajattelun pohjalle on hyvä kehittää uudenlaista ajattelua, joka yhtäältä hyödyntäisi suomalaisia attraktioita, ja toisaalta linkittäisi Suomen Itämerellä kiinnostaviksi koettuihin kohteisiin.

4.1.4. Suomen matkailulliset vetovoimatekijät

Tutkimukseen osallistuneiden matkailijoiden vastausten perusteella Suomen vetovoimatekijöiksi osoittautuivat perinteiset luonto, keskiyön aurinko, arkkitehtuuri sekä suomalainen muotoilu. Itämeren alueen kiinnostavista matkakohteista erottuivat selvästi Suomi, Ruotsi ja Pietari. Kiinnostusta herättivät myös muut Pohjoismaat sekä Viro. Moskovasta ja muista Baltian maista oltiin vähemmän kiinnostuneita. Erikseen nimetyistä matkakohteista erottui Itämeren ulkopuolelta Lappi, jota seurasivat kaupunkikohteet Tallinna ja Tukholma. Muita suomalaisia ja pohjoismaisia kohteita ehdotettiin jonkin verran, kun taas Venäjän (pl. Moskova), Latvian ja Liettuan sekä Puolan kohteet saivat osakseen vähemmän kiinnostusta. ‘Itämeri-teemasta’ saattaisikin löytyä ‘porttikäytävä-teemaa’ kestävämpi ajatus Suomen matkailulliselle asemalle Venäjän naapurina. Kysyntää näyttäisi olevan esimerkiksi kiertomatkalta, joka yhdistäisi Tukholman, Helsingin ja Pietarin. Toisaalta voidaan pohtia, missä määrin olisi realistista liittää Lappi ja Pietari samaan matkaan.

4.2. Suomen matkailustrategian arviointia ja Itämeri-matkailupakettien hahmottelua

Suomen matkailustrategian arviointia

Tämän tutkimuksen tulosten perusteella MEK:n keskittyminen markkinoimaan kansainvälisiä yhteistyöhankkeita, esimerkiksi Via Baltica Nordica –tiereittä, näyttäisi olleen strategisesti oikea valinta. Tutkimustulosten perusteella myös muut Suomen matkailupoliittiset linjaukset ovat osuneet oikeaan. Suomen matkailustrategian painopisteet, eli lyhyet kaupunkilomat sekä kierto- ja kulttuurimatkailu, kiinnostavat erityisesti gateway-matkailijoita. Matkailijat kokevat myös tärkeiksi panostukset saavutettavuuden lisäämiseen, erityisesti Internet- ja sähköpostipalveluiden osalta. Näitä palveluja tulisikin kehittää niin, että niiden puitteissa olisi mahdollista tehdä Suomen lisäksi myös Venäjän-matkan järjestelyjä.

Tutkimus myötäilee myös MEK:n näkemystä, jonka mukaan huolimatta siitä, että Suomea ei enää markkinoidakaan aktiivisesti porttina Venäjälle, Yhdysvalloista tullaan edelleenkin Suomeen matkustamaan gateway-periaatteella. Sen sijaan Aasiasta saapuvien gateway-

matkailijoiden osuus ei ollut tutkimuksessa merkittävä. Pikemminkin vaikuttaa siltä, että Aasiasta saavutaan usein ensin Venäjälle ja vasta sieltä Suomeen. Tutkimus tukee myös olettamusta, jonka mukaan Keski-Euroopasta matkustetaan usein suoraan Venäjälle. Haastateltujen joukossa keskieurooppalaisten osuus oli pieni suhteessa esimerkiksi saksalaismatkailijoiden todelliseen määrään Suomessa.

Suomi, Pietari ja Itämeri yhteismarkkinoinnin kohteena

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

1) Osalle matkailijoista kannattaisi tarjota valmiita Venäjä-Suomi –paketteja. Tähän ryhmään kuuluvat erityisesti Suomea pääkohteenaan pitävät matkailijat, jotka Suomessa viipyessään käyttävät hyväkseen tilaisuutta vieraila lähellä sijaitsevassa Pietarissa. Tälle ryhmälle tarjottuun Pietari-matkapakettiin kannattaa sisällyttää monipuolisesti yleistietoa Venäjästä. Lisäksi tälle ryhmälle kannattaa markkinoida Suomea Pietari-yhteyden lisäksi myös laajemmin osana Itämeren alueelle kohdistuvaa matkailua.

2) Osaa matkailijoista kannattaisi houkutella ja avustaa räätälöimään matkansa yksilöllisesti. Erityisesti kannattaisi helpottaa Pietarissa käytettävien kuljetus-, majoitus- ja kulttuuripalvelujen hankintaa jo Suomesta. Tähän kohderyhmään kuuluvat varsinaiset gateway-matkailijat, joille Suomi on yhtä tärkeä tai lähes yhtä tärkeä kohde kuin Pietari. Myös tälle ryhmälle markkinoinnissa kannattaa huomioida Pietarin lisäksi muut Itämeren alueen kohteet.

3) Osalle matkailijoista markkinointi kannattaisi rakentaa toimivien ja sujuvien Suomi-Pietari –liikenneyhteyksien varaan. Tähän ryhmään kuuluvat transit-matkailijat. Lisäksi, koska suuri osa itsensä kauttakulkumatkailijoiksi luonnehtineista matkailijoista viipyi Suomessa enemmän kuin pelkän koneenvaihdon verran (käytännössä 1-2 päivää), olisi hyvä harkita perus- (majoitus) ja oheispalvelujen (ostokset, kiertoajelut) sisällyttämistä myös tälle ryhmälle tarjottaviin pakettimatkoihin.

Laajempien Itämeri-matkailupakettien rakentaminen ja markkinointi olisi linjassa Suomen pyrkimyksille jatkaa ja kehittää kylmän sodan aikaista rooliaan sillanpääasemaana niin kutsutun Pohjoisen Ulottuvuuden – käsitteen avulla. Ruotsia, Suomea, Puolaa, Baltian maita ja Pietaria yhdistävien matkailukonseptien kehittäminen olisi yksi konkreettinen tapa toteuttaa Pohjoismaat, Baltian maat ja Luoteis-Venäjän kattavan Pohjoisen Ulottuvuuden käsitettä (ks. Osborn 1999; Howarth 1999). Erityisesti Turun ja Pietarin liikenteellisesti yhdistävä Helsinki hyötyisi Itämeri-konseptista. Puhtaan sillanpääaseman hyödyntämiselle saataisiin näin loogisesti lisäelinkaarta.

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 kohdealueella Venäjällä että eteläisemmillä reiteillä. Vastaavasti myös Venäjään liittyvien erityispalvelujen tarve on suhteellisen vähäistä. Gateway-käsitteen alkuperäisen ajatuksen mukaan juuri näin pitääkin käydä. Välittäessään fyysistä ja henkistä pääomaa 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. Ennen kuin Etelä-Suomen gateway-matkailusta länsimaiden ja Pietarin välillä voidaan luoda kokonaisvaltainen kuva, täytyy tutkimukseen sisällyttää myös arvio Pietarista Suomen kautta länteen suuntautuvan matkailun luonteesta, hahmottaa pietarilaisten matkailijoiden matkailijatyyppejä sekä arvioida Suomen erilaisia rooleja näiden matkailijoiden ohjelmassa. Huomioimalla matkailun kaksisuuntaisuus, on mahdollista kehittää gateway-käsitteen toiminnallista sisältöä matkailuelinkeinon piirissä kokonaisvaltaisesti.

LÄHTEET

Kirjallisuus

Alasuutari, P. (1994): Laadullinen tutkimus. Tampere, Vastapaino.

Aura, M. (1997): Suomen gateway-asema ei kaadu hintakilpailuun. Network: Kiihtolinjat ja Scansped Oy:n asiakaslehti, No. 4, 3-4.

Birzhakov, M. (1998): Publications on tourism in Russia. Teoksessa, M. Heikkinen-Rummukainen ja 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.

Botkina, L. B. (2003): Pietarin 300-vuotisjuhlat kaupungin matkailutoimen kannalta. Muuttuva matkailu 4/2003, 62-64.

Burns, P. (1998): Tourism in Russia: Background and Structure. Tourism Management, Vol. 19, No. 6, 555-565.

Butler, R. (1980): The concepts of a tourist area cycle of evolution: Implication for management of resources. Canadian Geographer Vol. 24, No. 1, 5-12.

Butler, R. (1993): Tourism - an evolutionary perspective. Teoksessa Nelson J., Butler R., Wall G. (toim.): Tourism and sustainable development: Monitoring, planning, managing. University of Waterloo, Department of Geography No. 37, 27-43.

Cohen, S. B. (1991): Global Geopolitical Change in the Post-Cold War Era. Annals in the Association of American Geographers, Vol. 81, No. 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. New York, United Nations Publications.

Davydova, A. (2003a): Hotels: Expansion, or too little, too late? The St. Petersburg Times 25.2.2003.

Davydova, A. (2003b): Tourism industry counts costs of throwing a party. The St. Petersburg Times 24.6.2003.

Economic Monitoring (2003a): Pietarin kaupunki vuonna 2002. Talouden puolivuotiskatsaus. Seurantaraportti Toukokuu 2003.

Luettavissa osoitteessa: <http://www.economicmonitoring.com/reports/>, luettu 16.4.2004.

Economic Monitoring (2003b): Pietarin kaupunki alkuvuonna 2003. Talouden puolivuotiskatsaus. Seurantaraportti Marraskuu 2003.

Luettavissa osoitteessa: <http://www.economicmonitoring.com/reports/>, luettu 16.4.2004.

Etelä-Suomen yhteyskäytävä -projekti (1997): Liikenneinfrastruktuuri ja liikenteen Nykytilanne. Luettavissa osoitteessa: <http://www.uudenmaanliitto.fi/esy/sisalto.htm>.

Etelä-Suomen yhteyskäytävä -projekti (1998): Etelä-Suomen yhteyskäytävän Kehittämisstrategia. Luettavissa osoitteessa: <http://www.uudenmaanliitto.fi/esy/esyproje.htm>.

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.

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

Helsingin kaupungin liikuntavirasto (2000): Helsingin kaupungin liikuntapoliittinen ohjelma vuosiksi 2001-2010. Helsingin kaupungin liikuntaviraston julkaisuja, sarja A.

Helsingin kaupungin tietokeskus (2003): Muutostrendit Helsingissä ja Pietarissa 1990-luvulla. Helsingin kaupungin tietokeskus & Pietarin valtiollinen tilastokomitea.

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

Howarth, D. (1999): Why Europe must look to its Baltic Gateway. The Daily Telegraph, 25.3.1999, 41.

Ireland, M. & Paajanen, M. (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.

Kauppalehti Online (www.kauppalehti.fi): Gateway-yhteys tuotti pettymyksen. 19.3.2001, luettu 23.5.2002.

Kauppalehti Online (www.kauppalehti.fi): Finnairin lentovuorot Pietariin ennalleen. 15.5.2002, luettu 23.5.2002.

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

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

Korpela, J. (2001): Portti itään – ei ongelmaton. Economic Trends, No. 2, 89-93.

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

Kreck, L. A. (1998): Tourism in former Eastern European societies: ideology in conflict with requisites. Journal of Travel Research, Vol. 36, No. 4, 62-67.

Kuusi, P. (1975): Onko yleiseurooppalaisella yhteistyöllä edellytyksiä edetä?
Ulkopolitiikka 4/75.

Kymenlaakson liiton julkaisuja (1994): Suomenlahden rannikkovyöhykkeen
kehittämisohjelma. Kymenlaakson liiton julkaisuja B 110, Helsinki, Yliopistopaino.

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

Liikenne- ja viestintäministeriö (2001): Matkailuliikenteen kehittäminen –
Toimenpidesuosituksien. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2001, 41.

Marttinen, A. (1984): Intourist Suomessa. Matkailusilmä No. 1, 9-11.

Matkailusilmä 1984, No. 1. Useita artikkeleita.

Munro, R. (2004): Experts: City, Oblast joint policies are likely to attract more investment.
The St. Petersburg Times 16.4.2004.

Mård, A. (2002): Halpa Pietari houkuttaa. Talouselämä 17.5.2002.

Osborn, A. (1999): Behind that lovely face lies Europe's city of intelligence. The Daily
Telegraph, 25.3.1999, 41.

Osinovskaya, O. (2004): Saint Petersburg and tourism: The door is open. Rosbalt News
26.4.2004.

Palosuo, H. (1976): Leningradin matkailu: tutkimus Leningradiin suuntautuvan matkailun
historiasta, nykyisyydestä, häiriöistä ja motiiveista. Helsinki, Matkailun edistämiskeskus.

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

Semenov, V. S; Kaminskii, I. M. and Popova, N. A. (1985): Gostinichnoe hozyaistvo: spravochnoe posobie. Moscow, Stroiizdat.

Stolyarova, G. (2003): Dismay as tourism budget slashed. The St. Petersburg Times 18.11.2003.

Stolyarova, G (2004): Tourism raises security concerns. The St. Petersburg Times 20.4.2004.

Suolanen, J. (1995): Lisäpanostuksia tarvitaan: Suomi on gateway itään. Rahtieto: logistiikan ammattilehti, No. 2, 14-16.

Suomalais-venäläinen kauppakamari (2002): Venäjän matkailuteollisuus. Jäsentiedote 6/2002, 25-28.

Suomen Matkailun Kehitys Oy (1997a): Suomen matkailun gateway-strategia vuoteen 2001. SMAK:n julkaisu A:73.

Suomen Matkailun Kehitys Oy (1997b): Luontomatkailutoimintojen kehittäminen Suomen ja Venäjän rajaseutualueilla. Savonlinna, SMAK.

The Russian Journal (1999): Poor accommodation stuns tourism potential. The Russian Journal, No. 16 .

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

Törnudd, K. (1970): J.K. Paasikivi ja Urho Kekkonen Suomen ulkopolitiikan johtajina. Teoksessa, Hakalehto, I. (toim.): J.K. Paasikivi Suomen politiikassa. Paasikiviseuran julkaisu No. 3, Helsinki.

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

Valtioneuvosto (2001): Suomen matkailupoliittiset linjaukset. Valtioneuvoston periaatepäätös, 13.6.2001.

VR-yhtiön uutispalvelu (2002): Idänjunien matkustajamäärät kasvussa 06.05.2002.

Luettavissa osoitteessa: www.vr.fi/tyhtyma/uutis.html, luettu 23.5.2002.

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

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

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

Zaprometov, S. (1976): Neuvostoliiton matkailuorganisaatiot. Neuvostoliiton ministerineuvoston ulkomaisen matkailun päähallinto, Moskova. (Esitelmä Matkailun edistämiskeskuksen seminaarissa helmikuussa 1976)

Tilastot

Finnair Oyj (2002): Lipunvarausjärjestelmä. Pietariin vuonna 2001 lentäneet matkustajat.

Ilmailulaitos (2002): Lentoliikennetilasto vuodelta 2001. www.ilmailulaitos.fi/ilmailulaitos, luettu 18.6.2002

Ilmailulaitos (2002): Matkustajat maittain ja reiteittäin 2001. Ilmailulaitokselta saatu tilasto.

Kauppa- ja teollisuusministeriö (1999) : Matkailun satelliittitilinpito Suomessa 1999.

Luettavissa Kauppa- ja teollisuusministeriön Internet-sivuilla osoitteesta:

www.ktm.fi/1ktm_etu.htm.

Matkailun edistämiskeskus (1990): Ulkomaiset lomamatkailijat Suomessa kesällä 1989. MEK A: 67.

Matkailun edistämiskeskus / Tilastokeskus (2000): Rajahaastattelututkimus, osa 7:
Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 1999. MEK A: 109.

Matkailun edistämiskeskus / Tilastokeskus (2001): Rajahaastattelututkimus, osa 9:
Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2000. MEK A: 113.

Matkailun edistämiskeskus / Tilastokeskus (2002): Rajahaastattelututkimus, osa 12:
Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2001. MEK A: 120.

Rajavartiolaitos (2002): Rajanylikululiikenne, Venäjän vastainen raja. Rajavartiolaitos 2001.

Valtion Rautatiet (2002): Venäjän henkilöliikenteen rakenne vuonna 2001. VR, ei julkinen tilasto.

Haastattelut

Hentinen Liisa, markkinatutkija, MEK, sähköpostikeskustelu 11.6.2002.

Holviala Ulla, Oy Futurist Ltd, puhelinkeskustelu 17.6.2002.

Häyhä Lea, ylitarkastaja, Kauppa- ja teollisuusministeriö, sähköpostikeskustelu 27.5.2002.

Kanerva Pirjo, Merenkululaitos, puhelinkeskustelu 6.3.2002.

Karelia Lines Oy, yhtiön edustaja, puhelinkeskustelu 17.3.2002.

Kirjavainen Matti, liikennöintipäällikkö, Pohjolan Liikenne Oy, puhelinkeskustelu 28.2.2002.

Krzywacki Jyrki, Tilastokeskus / Rajahaastattelututkimus, puhelinkeskustelu 14.6.2002.

Laurén, yliluutnantti, Pelkolan rajavartioaseman päällikkö, puhelinkeskustelu 6.3.2002.

Markkanen Anu, myyntijohtaja, Kristina Cruises Oy, puhelinkeskustelu 26.2.2002.

Mäntyvaara Satu, Kymenmatkat Oy, puhelinkeskustelu 17.6.2002.

Niiranen Sari, Valtion Rautatiet, Kansainvälinen osasto, puhelinkeskustelu 26.6.2002.

Nuijamaan raja-aseman henkilökunta, puhelinkeskustelu 13.3.2002.

Nuijamaan ja Vaalimaan raja-asemien henkilökunta, puhelinkeskustelu 7.3.2002.

Saareks Marko, Kaakkois-Suomen Rajavartiosto, puhelinkeskustelu 25.3.2002.

Sommarberg Pekka, Ulkoasianministeriö, Passi- ja viisumiyksikkö, puhelinkeskustelu 12.6.2002.

Taurén Seppo, Ulkoasianministeriö, Passi- ja viisumiyksikkö, puhelinkeskustelu 11.6.2002.

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

Tuominen Tullevi, Oy Finnsov Tours Ltd, puhelinkeskustelu 7.3.2002.

Vainikka Kristina, Finnair Oyj, puhelinkeskustelu 11.3.2002.

Internet-lähteet

Hollantilaiset matkatoimistot

- Drietour Reizen, www.drietour.nl
- Paulusma Reizen, www.paulusma.nl

Kuninkaantie, www.kuninkaantie.net

Liikenne- ja viestintäministeriö, www.mintc.fi/www/sivut/suomi/tutkimus/lmohj.htm

Matkailun edistämiskeskuksen toimintastrategia vuosille 2001-2003, luettavissa MEK:n Internetsivuilta, [www.mek.fi/web/mekfi.nsf/\(pages\)/Strategia?OpenDocument](http://www.mek.fi/web/mekfi.nsf/(pages)/Strategia?OpenDocument), luettu 24.5.2002.

Norjalaiset matkatoimistot

- Aktivreiser, www.aktivreiser.no
- RunWayUnitur, www.runway.no
- Trones Touring, www.trones-touring.no
- Fokus Reiser, www.fokusreiser.no
- Bussring, www.bussring.no
- Gausdal Turbus AS, www.gausdalturbuss.no
- Nevatur ANS, www.nevatur.com

Ruotsalaiset matkatoimistot

- Dororesor, www.dororesor.se
- Poolresor, www.poolresor.se
- Omniaresor, www.omniaresor.se

Saksalaiset matkatoimistot

- Schniederreisen, www.schniederreisen.de

Silja Line Oy, www.silja.fi.

Tanskalaiset matkatoimistot

- Østeuropa Rejser, www.osteuropa-rejser.dk
- Dania Rejser, www.dania-travel.dk

Uudenmaanliitto, www.uudenmaanliitto.fi

Via Baltica, www.viabaltica.net.

Via Baltica Nordica, Liikenne- ja viestintäministeriön sivuilla, www.mintc.fi/www/sivut/julkaisu/mietinnöt/2002/b102002.pdf.

LIITE 1: KYSELYLOMAKE

© Helsingin kauppakorkeakoulu

PLEASE ANSWER THE QUESTIONS AND RETURN THE COMPLETED FORM TO THE INTERVIEWER

1. What is your home country? _____

2. Who are you travelling with? Please tick (✓) one or more alternatives as appropriate

- Alone
- Family
- Friends
- Colleagues
- Other, who _____

3. How are you and your party travelling? Please tick (✓)

- independently
- with a tourist group

4. Please describe your travel route and the means of transport that you use, for example,
US – flight – Finland – train – Russia – train – Finland – flight – US

5. What is the status of Finland in your travel route? Please tick (✓) one box as appropriate.

- Finland is just a transit country in my way to Russia
- Finland is also a destination for me, but not as important as Russia
- As destinations, Finland and Russia are of equal importance for me
- Finland is the main destination of my trip

6. What is the main purpose of your trip? Please tick (√) one box as appropriate

- to Russia
 - holiday
 - business
 - visiting friends or relatives
 - education / studies
 - other, please specify _____

- to Finland
 - holiday
 - business
 - visiting friends or relatives
 - education / studies
 - other, please specify _____

7. How long are you staying in Finland during your trip? _____ days _____ hours

8. How long are you staying in Russia? _____ days _____ hours

9. How did you buy your trip to Russia? Please tick (√) one box as appropriate

- I bought a package trip from a domestic tour operator in my home country
- I bought a package from a Finnish tour operator through a travel agent in my home country
- I bought a package direct from a Finnish tour operator
- I bought a package from a Finnish travel agent
- I or someone in my party contacted direct the service providers (hotels, transport companies etc.), please specify

I organized my trip in another way, please specify _____

10. Which services do you use during your stay in Finland? Please tick (√)

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> transportation | <input type="checkbox"/> accommodation | <input type="checkbox"/> restaurants |
| <input type="checkbox"/> shops | <input type="checkbox"/> sightseeing tours | <input type="checkbox"/> cultural events |
| <input type="checkbox"/> museums | <input type="checkbox"/> art exhibitions | <input type="checkbox"/> sport events |
| <input type="checkbox"/> organized nature- or sports-related activities (for example, hiking) | | |
| <input type="checkbox"/> other, please specify _____ | | |

11. What services related to Russia would you like to be offered during your stay in Finland?

12. Why would you like to have the services mentioned above offered in Finland?

13. Why did you choose to travel to Russia via Finland? Please tick (√) one or more alternatives as appropriate

- It was not my own choice, since I purchased a package trip
- I consider Finland as a safe country for a tourist
- I did not find enough information available about alternative routes
- I wanted to enjoy the Western-quality infrastructure of Finland
- Finland offers superior transportation services
- Traveling through Finland is the least time-consuming alternative
- Finnish tourism providers have expertise on Russia
- I wanted to visit Finland in addition to Russia
- For some other reason, please specify _____

14. Has Finland met your expectations?

- Yes
- No, please specify _____

15. Could you consider using following alternative routes for travelling to Russia?

- via Estonia Yes, because _____

- No, because _____

- via Poland Yes, because _____

- No, because _____

- direct to Russia from my home country Yes, because _____

- No, because _____

- via some other route, because _____

16. On a holiday, which destinations in the Baltic Sea region and Russia would you like to visit?

- Finland Sweden Norway Denmark Estonia
 Latvia Lithuania St Petersburg Moscow
- Other, please specify _____

17. Referring to Question 16, if you have some specific destinations in mind (for example, Finnish Lapland, Tallinn), please specify them.

18. Which of the following is important to you when visiting Finland as a tourist? Please tick (√) one or more alternatives as appropriate

- Nature, midnight sun, white nights
- Tourist sights, architecture, design
- Cultural festivals
- Cultural heritage, historic sights
- Nature- or sport-related activities (for example, hiking)
- Sports events
- City tourism
- Other, please specify _____

19. What is your age? Please tick (√)

- 15-24 25-34 35-44 45-54 55-64 65-

20. Which gender are you? Please tick (√)

- Male Female

21. What is your current marital status? Please tick (√) one box as appropriate

- Married or living with partner, no children
- Married or living with partner, children
- Single, no children
- Single with children

22. What is your current occupation? Please tick (√) one box as appropriate

- | | | |
|--|---|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Executive, administrative or managerial | <input type="checkbox"/> Professional | <input type="checkbox"/> Clerical |
| <input type="checkbox"/> Production or service worker | <input type="checkbox"/> Business owner | <input type="checkbox"/> Student |
| <input type="checkbox"/> Retired | <input type="checkbox"/> Housewife | <input type="checkbox"/> Other |

Other comments:

THANK YOU VERY MUCH!

LIITE 2: MATKAILIJATYYPPIEN PROFIILIT

Taulukko A 'SUOMI GATEWAY-KOHTEENA'

Muuttuja	Vaihtoehto	% vastanneista
Ikä	25-vuotiaista eläkeläisiin, joista	91
	25-34-vuotiaita	23
	35-44-vuotiaita	15
	45-54-vuotiaita	20
	55-64-vuotiaita	23
	yli 65-vuotiaita	10
Sukupuoli	Miehiä	56
	Naisia	44
Ammatti	Työssäkäyviä	65
	Eläkeläisiä	14
	Opiskelijoita	11
	Kotirouvia	5
Haastattelupaikka	Juna	52
	Linja-auto	16
	Satama	13
Kotimaa	Pohjois-Amerikka	43
	Länsi-Eurooppa (ml. Pohjoismaat, pl. Iso-Britannia ja Irlanti)	16
	Iso-Britannia ja Irlanti	10
	Australia ja Uusi-Seelanti	10
	Etelä-Eurooppa	10
Matkaseura	Perheen tai ystävien seurassa	86
Matkareitti	Kotimaa-Suomi-Venäjä-kotimaa	31
	Ruotsin kautta Suomeen	24
	Kotimaa-Suomi-Venäjä-paluu jonkin muun maan kautta	21
	Jokin muu reitti	21
Matkustustapa	Itsenäisesti	69
	Osana turistiryhmää	31
Edellinen matkakohde ennen Suomea	Ruotsi	28
	USA	16
	Iso-Britannia ja Irlanti	12
Liikenneväline, jolla saavuttu Suomeen	Lentokone	66
	Laiva	21
Kulkuväline, jolla matkustetaan Suomesta Pietariin	Juna	60
	Linja-auto	17
	Laiva	13
Pietarin-matkan luonne	Loma	86
Suomen rooli matkaohjelmassa	Loma	77
Suomessa oleskelun kesto	2-4 päivää	60
	1-2 viikkoa	9
Pietarissa oleskelun kesto	2-4 päivää	69
	1-2 viikkoa	8
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta	50
	Suoraan palveluntarjoajilta (hotellit, liikennöitsijät)	26
	Suomalaiselta matkanjärjestäjältä/matkatoimistosta	11
Suomessa käytetyt palvelut	Ravitsemispalvelut	90
	Kuljetuspalvelut	86
	Majoituspalvelut	84
	Kaupat	77
	Museot	51
	Kiertoajelut	48
	Kulttuuritapahtumat	25

	Taidenäyttelyt Urheilutapahtumat Järjestetyt luonto- ja urheiluaktiviteetit	22 4 6
Suomessa saatavien Pietariin liittyvien palvelujen taso. Kysymys oli avoin ja siihen vastasi 57% prosenttia kaikista muihin kysymyksiin vastanneista	Palvelut riittäviä Lisää Venäjä- informaatiota, kuten esim. englanninkielisiä kartoja ja esitteitä sekä tietoa esim. aikatauluista, rahanvaihdosta jne.	30 18
Syitä matkustaa Pietariin juuri Suomen kautta	Halu vieraillla Suomessa Suomi on turvallinen Suomen tasokas 'läntinen' infrastruktuuri Suomen reitin nopeus Suomen tarjoamat hyvät kulkuyhteydet Ei oma valinta koska osti pakettimatkan Suomen Venäjä-tietous Ei tietoa muista reiteistä	71 25 17 14 12 12 5 1
Suomi ja matkailijan odotukset	Suomi on vastannut odotuksia	91
Kiinnostus matkustaa Pietariin vaihtoehtoista reittiä	Viron kautta kyllä -mm. koska Viro on mielenkiintoinen kohde ja reitti nopea Viron kautta ei -mm. koska Viron kautta huonot kulkuyhteydet Puolan kautta kyllä -mm. koska Puola on mielenkiintoinen kohde Puolan kautta ei -mm. koska Puolan kautta huonot liikenneyhteydet	30 34 19 37
Kiinnostus matkustaa kotimaasta suoraan Venäjälle	Kyllä -Suora, nopea yhteys kiinnostaa Ei -Huonot matkustusyhteydet -Suomi on kiinnostavampi matkakohde	42 34
Tätä matkailijatyyppejä kiinnostavat matkailukohteet	-Suomi -Ruotsi -Norja -Tanska -Viro -Pietari -Moskova Kohteet, jotka kiinnostavat vähiten tätä matkailijatyyppejä	
Matkailijoiden erikseen nimeämiä kiinnostavia matkakohteita	Lappi Tallinna	
Suomessa kiinnostavat matkailuattraktiot	Matkailunähtävyydet, arkkitehtuuri, design Luonto ja yöttömät yöt Kulttuuriperintö, historialliset nähtävyydet Kaupunkilomailu Kulttuuritapahtumat Luontoon ja urheiluun liittyvät aktiviteetit Urheilutapahtumat	73 67 58 58 31 20 7

Taulukko B 'SUOMI TRANSIT-KOHTEENA'

Muuttuja	Vaihtoehto	% vastanneista
Ikä	15-vuotiaista eläkeläisiin, joista	100
	15-25-vuotiaita	11
	25-34-vuotiaita	17
	35-44-vuotiaita	16
	45-54-vuotiaita	19
	55-64-vuotiaita	19
	yli 65-vuotiaita	19
Sukupuoli	Miehiä	51
	Naisia	48
Ammatti	Työssäkäyviä	53
	Eläkeläisiä	23
	Opiskelijoita	11
Haastattelupaikka	Lentokenttä	47
	Juna	28
	Linja-auto	19
Kotimaa	Pohjois-Amerikka	38
	Pohjoismaat	16
	Muu Länsi-Eurooppa	14
	Australia ja Uusi-Seelanti	14
Matkaseura	Perheen tai ystävien seurassa	71
	Yksin	16
	Kollegoiden kanssa	10
Matkareitti	Kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa	58
	Kotimaa-Suomi-Venäjä-paluu jonkin muun maan kautta	19
	Ruotsin kautta Suomeen	10
Matkustustapa	Itsenäisesti	56
	Osana turistiryhmää	43
Edellinen matkakohde ennen Suomea	USA	29
	Ruotsi	23
	Iso-Britannia	8
	Saksa	8
Liikenneväline, jolla saavuttu Suomeen	Lentokone	70
	Laiva	23
Kulkuväline, jolla matkustetaan Suomesta Pietariin	Lentokone	47
	Juna	30
	Linja-auto	18
Pietarin-matkan luonne	Loma	74
	Työ/liikematka	13
Suomen rooli matkaohjelmassa	Kauttakulku	48
	Loma	40
Suomessa oleskelun kesto	Alle yhden päivän	53
	1-2 päivää	39
Pietarissa oleskelun kesto	2-4 päivää	41
	1-2 viikkoa	46
Matkan ostotapa	Pakettimatka kotimaasta	70
	Suoraan palvelujentarjoajilta (hotellit, liikennöitsijät)	19
Suomessa käytetyt palvelut	Kuljetuspalvelut	43
	Ravitsemispalvelut	40
	Majoituspalvelut	39
	Kaupat	34
	Kiertoajelut	18
	Museot	6
	Kulttuuritapahtumat	3
	Taidenäyttelyt	2
	Urheilutapahtumat	2
	Järjestetyt luonto- ja urheiluaktiviteetit	1

Suomessa saatavien Pietariin liittyvien palvelujen taso. Kysymys oli avoin ja siihen vastasi 34% prosenttia kaikista muihin kysymyksiin vastanneista	Palvelut riittäviä Haluttaisiin lisää Venäjä-informaatiota kuten englanninkielisiä karttoja ja esitteitä, sekä tietoa esim. aikatauluista, rahanvaihdosta jne.	15 9
Syitä matkustaa Pietariin juuri Suomen kautta	Ei oma valinta koska osti valmiin pakettimatkan Suomen turvallisuus Halu vieraillla Suomessa Suomen tarjoamat hyvät kulkuyhteydet Suomen reitin nopeus Suomen tasokas 'läntinen' infrastruktuuri Ei tietoa vaihtoehtoisista reiteistä Suomen Venäjä-tietous	43 16 13 23 14 7 3 2
Suomi ja matkailijan odotukset (80% transit-matkailijoista vastasi tähän kysymykseen)	Suomi on vastannut odotuksia	77
Kiinnostus matkustaa Pietariin vaihtoehtoista reittiä	Viron kautta kyllä -mm. koska Viro on mielenkiintoinen kohde ja reitti nopea Viron kautta ei -mm. koska Viron kautta huonot kulkuyhteydet Puolan kautta kyllä -mm. koska Puola on mielenkiintoinen kohde ja reitti nopea Puolan kautta ei -mm. koska Puolan kautta huonot liikenneyhteydet	23 31 19 29
Kiinnostus matkustaa kotimaasta suoraan Venäjälle	Kyllä -Suora, nopea yhteys kiinnostaa Ei -Huonot matkustusyhteydet	45 24
Tätä matkailijatyyppejä kiinnostavat matkailukohteet Kohteet, jotka kiinnostavat vähiten tätä matkailijatyyppejä	-Suomi -Ruotsi -Norja -Pietari -Latvia -Liettua -Moskova -Tanska -Viro	
Matkailijoiden erikseen nimeämiä kiinnostavia matkakohteita	Lappi	
Suomessa kiinnostavat matkailuattraktiot	Luonto ja yöttömät yöt Matkailunähtävyydet, arkkitehtuuri, design Kaupunkilomailu Kulttuuriperintö, historialliset nähtävyydet Kulttuuritapahtumat Luontoon ja urheiluun liittyvät aktiviteetit Urheilutapahtumat	54 54 39 36 27 13 6

Taulukko C 'SUOMI PÄÄKOHTENA'

Muuttuja	Vaihtoehto	% vastanneista
Ikä	25-vuotiaista eläkeläisiin, joista	91
	25-34-vuotiaita	20
	35-44-vuotiaita	15
	45-54-vuotiaita	18
	55-64-vuotiaita	21
	yli 65-vuotiaita	17
Sukupuoli	Miehiä	54
	Naisia	46
Ammatti	Työssäkäyviä	57
	Eläkeläisiä	19
	Opiskelijoita	11
	Kotirouvia	4
Haastattelupaikka	Juna tai linja-auto	77
Kotimaa	Pohjois-Amerikka	44
	Länsi-Eurooppa (pl. Pohjoismaat)	17
	Etelä-Eurooppa	15
Matkaseura	Perheen tai ystävien seurassa	91
Matkareitti	Kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa	50
	Kotimaa-Suomi-Venäjä-paluu jonkin muun maan kautta	17
Matkustustapa	Itsenäisesti	54
	Osana turistiryhmää	46
Edellinen matkakohde ennen Suomea	USA	32
	Ruotsi	13
	Iso-Britannia	7
Liikenneväline, jolla saavuttu Suomeen	Lentokone	77
Kulkuväline, jolla matkustetaan Suomesta Pietariin	Juna tai linja-auto	77
Pietarin-matkan luonne	Lomamatka	93
Suomen rooli matkaohjelmassa	Loma	36
	Vierailu ystävien tai sukulaisten luona	32
	Työ/liikematka	14
	Opiskelu	13
Suomessa oleskelun kesto	1-2 viikkoa	33
	2-4 viikkoa	22
	yli kuukausi	19
Pietarissa oleskelun kesto	2-4 päivää	90
Matkan ostotapa	Suomalaiselta matkanjärjestäjältä/matkatoimistosta	41
	Pakettimatka kotimaasta	28
	Suoraan palvelujentarjoajilta (hotellit, liikennöitsijät)	16
	Muu tapa, esim. suomalaiset ystävät järjestivät matkan	10
Suomessa käytetyt palvelut	Ravitsemispalvelut	88
	Kuljetuspalvelut	87
	Kaupat	85
	Museot	71
	Majoituspalvelut	57
	Nähtävyydet	45
	Kulttuuritapahtumat	43
	Taidenäyttelyt	34
	Järjestetyt luonto- tai urheiluaktiviteetit	14
	Urheilutapahtumat	10

Suomessa saatavien Pietariin liittyvien palvelujen taso. Kysymys oli avoin ja siihen vastasi 55% kaikista muihin kysymyksiin vastanneista	Palvelut riittäviä Toivottaisiin apua matkustusdokumenttien laatimisessa sekä haluttaisiin lisää Venäjä-informaatiota kuten esim. englanninkielisiä karttoja ja esitteitä sekä tietoa aikatauluista, rahanvaihdosta jne.	30 20
Syitä matkustaa Pietariin juuri Suomen kautta	Halu vieraillla Suomessa Oleskelu Suomessa muista syistä Suomen turvallisuus Suomen tasokas 'läntinen' infrastruktuuri Suomen tarjoamat hyvät kuljetusyhteydet Suomen Venäjä-tietous Suomen reitin nopeus Ei oma valinta koska osti pakettimatkan Ei tietoa vaihtoehtoisista reiteistä	36 20 20 14 11 11 10 4 2
Suomi ja matkailijan odotukset	Suomi on vastannut odotuksia	96
Kiinnostus matkustaa Pietariin vaihtoehtoista reittiä	Viron kautta kyllä -mm. koska Viro on mielenkiintoinen kohde ja reitti on nopea Viron kautta ei -mm. koska Suomi kiinnostavampi kohde, huonot liikenneyhteydet ja huono infrastruktuuri Puolan kautta kyllä -mm. koska Puola on mielenkiintoinen kohde ja reitti nopea Puolan kautta ei -mm. koska Suomi kiinnostavampi kohde, huonot liikenneyhteydet, huono infrastruktuuri	27 51 17 48
Kiinnostus matkustaa kotimaasta suoraan Venäjälle	Kyllä -koska olemassa helpompi ja nopeampi yhteys Ei -Suomi kiinnostaa matkakohteena	35 44
Tätä matkailijatyyppejä kiinnostavat matkailukohteet Kohteet, jotka kiinnostavat vähiten tätä matkailijatyyppejä	Ruotsi Norja Tanska Viro Pietari Latvia Liettua Moskova	
Matkailijoiden erikseen nimeämiä kiinnostavia matkakohteita	Lappi Tallinna Kohteet muualla Suomessa (pl. Lappi)	
Suomessa kiinnostavat matkailuattraktiot	Luonto ja yöttömät yöt Matkailunähtävyydet, arkkitehtuuri, design Kulttuuriperintö, historialliset nähtävyydet Kaupunkilomailu Kulttuuritapahtumat Luontoon tai urheiluun liittyvät harrastukset Urheilutapahtumat	81 71 55 47 29 27 5

LIITE 3: TÄRKEIMPIEN LÄHTÖMAIDEN MATKAILIJAPROFIILIT

Tässä liitteessä vastaajat on profiloitu gateway-problematiikan kannalta kiinnostavimpien lähtömaiden, eli Pohjois-Amerikan, Australian ja Uuden-Seelannin, Iso-Britannian ja Irlannin sekä muun Länsi-Euroopan mukaan. Eteläeurooppalaiset, jotka muodostivat aineiston kolmanneksi suurimman ryhmän, jätettiin tämän profiloinnin ulkopuolelle, sillä valtaosa heistä oli Suomessa pidempään oleskelevia henkilöitä ja he olivat näin rinnastettavissa suomalaisen Venäjän-matkailijaan. Kutakin matkailijaryhmää on tarkasteltu kahdesta näkökulmasta: aineistosta on nostettu esiin matkailijoiden yleisimmät piirteet sekä ne erityispiirteet, jotka erottavat ko. ryhmän ‘keskivertovastaajasta’.

Taulukko D Pohjois-Amerikka

Matkareitti	Yhdistää matkaan muita maita, saapuu Suomeen usein Ruotsin kautta
Kulkuväline Venäjälle	Yleisimmin juna, muita ryhmiä useammin laiva tai lentokone
Matkan tarkoitus	Loma
Suomen rooli matkaohjelmassa	Usein tasaveroinen kohde Venäjän kanssa
Viipymä Suomessa	2-4 päivää
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Turvallisuus, länsimainen infrastruktuuri
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta
Toivotut Venäjä-palvelut	Tietoa Venäjästä

Pohjoisamerikkalaiset saapuvat Suomeen useimmiten joko suoraan kotimaasta tai Ruotsin kautta. Perusreittiä kotimaa-Suomi-Venäjä-Suomi-kotimaa käyttää heistä keskimääräistä harvempi. Usein matkaa jatketaan Venäjältä muualle kuin Suomeen. Pohjoisamerikkalaiset matkailijat arvostavat Suomessa ns. gateway-tekijöitä eli turvallisuutta ja länsimaista infrastruktuuria.

Taulukko E Australia ja Uusi-Seelanti

Matkareitti	Suomeen yleensä muun kolmannen maan kuin Ruotsin kautta
Kulkuväline Venäjälle	Juna
Matkan tarkoitus	Loma, usein myös sukulaisten tai tuttavien luona vierailu
Suomen rooli matkaohjelmassa	Venäjä pääkohde, Suomi transit- tai gateway-maa
Viipymä Suomessa	2-4 päivää
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Turvallisuus, länsimainen infrastruktuuri, liikennepalvelut
Matkan järjestämistapa	Pakettimatka kotimaasta
Toivotut Venäjä-palvelut	Tietoa Venäjästä

Tämän ryhmän matkailijat saapuvat Suomeen useimmiten kolmannen maan, yleisimmin Iso-Britannian kautta. Australialaismatkailijat ovat usein gateway-ryhmään kuuluvia matkailijoita, joille Venäjä on pääkohde. Kuten pohjoisamerikkalaisetkin, australialaiset ja uusiseelantilaiset arvostavat Suomessa turvallisuutta ja länsimaista infrastruktuuria.

Taulukko F Iso-Britannia ja Irlanti

Matkareitti	Jatkaa usein Venäjältä muualle kuin Suomeen
Kulkuväline Venäjälle	Juna, muita useammin laiva tai lentokone
Matkan tarkoitus	Loma, usein myös transit
Suomen rooli matkaohjelmassa	Useimmiten tasavertainen kohde Venäjän kanssa
Viipymä Suomessa	2 päivästä viikkoon
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Halu vieraila Suomessa, liikennepalvelut
Matkan järjestämistapa	Usein itsenäisesti suoraan palveluntarjoajilta
Toivotut Venäjä-palvelut	Tietoa Venäjästä

Brittein saarilta saavutaan Suomeen usein suoraan, mutta paluu Venäjältä tapahtuu yleensä jonkun muun maan kuin Suomen kautta. Nämä matkustajat viipyvät Suomessa edellisiä ryhmiä pidempään. Matka on usein järjestetty itsenäisesti ja Suomessa arvostetaan etenkin hyviä liikennepalveluja Venäjälle.

Taulukko G Muu Länsi-Eurooppa

Matkareitti	Yleensä perusreitti
Kulkuväline Venäjälle	Juna, bussi
Matkan tarkoitus	Loma, esim. sukulaisten tai tuttavien luona vierailu
Suomen rooli matkaohjelmassa	Transit tai pääkohde
Viipymä Suomessa	1-2 viikkoa
Syy Suomen valintaan reitiksi Venäjälle	Halu vieraillla Suomessa ja usein oleskelu maassa
Matkan järjestämistapa	Paketti kotimaasta
Toivotut Venäjä-palvelut	Avustaminen matkustusasiakirjojen hankinnassa

Länsi-Euroopasta (pl. Iso-Britannia ja Irlanti) saapuvat matkailijat ovat joko transit-lentomatkestajia tai pitävät Suomea pääkohteenaan. Suomeen tullaan usein vierailemaan sukulaisten tai tuttavien luona tai Suomessa oleskellaan muuten pidempään, esimerkiksi opiskelujen merkeissä.