

Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu

# Kotka - Sillamäe - yhteyspotentiaali

Arto Ahlberg 2023–2024

KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO

- Hankkeen rahoittaja ja päärahoituslähde: Kymenlaakson liitto, Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (AKKE)

# Sisälllys

## SISÄLLYS

1.	Kotka – Sillamäe yhteyspotentiaali hanke.....	4
2.	Hankkeen toimenpiteet.....	5
3.	Taustaselvityksen johtopäätökset.....	6
4.	Yritysten muutokset raaka-ainehankintaan vuosina 2022–2024.....	7
5.	Haastattelut.....	8
5.1	Kotka Mills.....	8
5.2	Kotkan Energia.....	8
5.3	Metsäteollisuus ry.....	9
5.4	UPM:n puukuljetukset.....	10
5.5	Viitoskäytävän mahdolliset synergiat.....	11
5.6	Itä-Suomen yliopiston puutalousosasto.....	11
6.	Tiivistelmä teollisuuden tarpeesta uudelle reitille.....	12
7.	Matkustajapotentiaali uudelle reitille Kotka -Itä-viro.....	13
8.	Bussimatkojen järjestäjien haastattelut.....	17
8.1	Imatran Kyytibussit.....	18
8.2	Heino Tours Kotka.....	18
8.3	Matkapojat/ Elämys Group.....	20
8.4	Pohjolan Matka.....	21
9.	Benchmarking Itämeren liikenteestä.....	22
9.1	Wasaline m/s Aurora Botnia.....	23
9.2	Finnlinesin Finnsirius ja Finncanobus.....	26
9.3	Kristina Cruises.....	27
9.4	Muut matkustajalautta yhtiöt.....	28
10.	Yhteenvedo laivareittien vertailuista ja johtopäätökset.....	29
11.	HaminaKotkan sataman valmius uudelle reitille.....	30
11.1	Steveco.....	32
12.	Webropol -kyselyn tulokset Itä-Suomen yrityksiltä.....	33



13.	Viron käynti ja selvitykset Viron työpajoista .....	33
14.	Analyysi Itämeren rahti- ja matkustajaliikenteen muutoksista 2022–2024.....	37
14.1	Tullin tuoreimmat tilastot.....	37
14.2	Kohdealueen ulkomaankaupan määrät ja tuotteet .....	42
14.3	Matkustajaliikenteen muutokset Virossa.....	44
14.4	Matkustajaliikenteen muutokset Suomessa .....	45
15.	Tukirahoituksen mahdollisuudet Kotka – Sillamäe reitille .....	47
16.	Itämeren alueen liikenteen ympäristövaikutukset .....	48
16.1	Merenkulun ympäristösääntely .....	49
17.	Ympäristövaikutusten Tulevaisuuden näkymät .....	50
18.	Itämeren alueen turvallisuuspoliittinen tilanne tulevaisuudessa .....	52
18.1	Nato -jäsenyys .....	53
18.2	Kaliningradin merkitys.....	54
19.	Tulevaisuuden visiot .....	56
20.	Tiivistelmä hankkeesta .....	57
21.	Lähdeluettelo.....	62



## 1. KOTKA – SILLAMÄE YHTEYSPOTENTIALIAALI HANKE

Toimivat ja turvalliset logistiikkapalvelut ovat elintärkeitä ulkomaankaupalle ja teollisuudelle. Helsingin ja Tallinnan välinen yhteys on tärkein yksikköliikenteen reitti Suomenlahden yli, mutta Itämeren alueen turvallisuusympäristön muuttumisen myötä turvallisten merikuljetusten varmistaminen ja huoltovarmuuden ylläpitäminen ovat nousseet Suomen logistisen aseman takia entistäkin tärkeämpään rooliin. Hankkeen tarkoituksena oli päivittää Suomenlahden ylittävän rahti- ja matkustajapotentiaalin tilannekuva vastaamaan tämän päivän turvallisuuspoliittista ympäristöä sekä markkinatilannetta.

Hankkeessa selvitettiin haastatteluiden ja kyselytutkimusten avulla, miten tarpeellinen laivayhteys olisi, ja ketkä voisivat olla potentiaalisia asiakkaita laivayhteydelle. Hankkeessa selvitettiin yhteyden kannattavuutta, turvallisuutta ja merkitystä huoltovarmuuden kannalta. Hanke huomioi myös kiristyvän ympäristösääntelyn vaikutukset sekä satamien tulevaisuuden energiaratkaisujen tarjoaman mahdollisen kilpailuedun reitin kannattavuudelle.

Haastattelut tehtiin rajatulle kohderyhmäjoukolle yritysten, julkisten organisaatioiden sekä oppi- ja tutkimuslaitosten edustajille. Yhteydenotot haastateltaviin tehtiin suoraan potentiaalisille haastateltaville joko puhelimitse tai sähköpostitse. Haastatteluissa käytettiin myös Teams -yhteyttä. Osa tutkimuksesta tehtiin laatimalla laajemmalle osalle yrityksiä kysymyspatteri käyttäen Webropol -järjestelmää. Viron puolen tutkimus tehtiin käymällä Virossa tapaamassa siellä olevia toimijoita. Virossa tapasimme kaupunkien-, Itä-Viron maakunnan-, matkatoimistojen- ja Puolustusvoimien edustustoa. Matkalla saimme hyvin kattavan kuvan Viron matkailusta, rahdin määrästä Itämeren yli, sekä Itä-Viron kaupunkien tahtotilasta saada liikennettä Kotkan ja Sillamäen välille.

Haluan lausua tässä suuret kiitokset Itä-Viron edustajille erittäin kattavista ja monipuolisista keskusteluista, joita heidän kanssaan kolmen vuorokauden aikana kävimme. Suurkiitokset kaikille Itä-Viron edustajille, joihin saimme tutustua.



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Koska Itämeren turvallisuustaso näytti heikkenevän jo hankkeen aloitusaikana, haluttiin keskittyä painotetummin Itämeren alueen turvallisuuteen hakemalla turvallisuus selvityksiä myös Puolustusvoimilta sekä Huoltovarmuuskeskukselta.

## 2. HANKKEEN TOIMENPITEET

Hankkeen alussa tehtiin taustaselvitystä nykytilanteesta eri kanavien avulla. Hyvänä alustana hankkeelle olivat useat aiemmat hankkeet, jotka olivat kohdistuneet Itämeren alueen laivaliikenteeseen mm. H-T Trans Plan (2011), Trik (2013), RAMAPOT (2007 – 2008), REFEC (2020) Logistiikan muutokset Saimaan alueella (2022) Virolaisten kolmen konsulttiyrityksen, sekä Viron yliopiston tekemä yhteisselvitys Analysis of the restoration of Sillamäe – Kunda shipping line (2023). Analysis of the sosio-economic impact of the restoration of passenger traffic on the Sillamäe -Kotka line (2023), ja Feasibility -cost benefit analysis and sosio economic impact analysis of the restoration of Sillamäe -Kotka shipping line (2023). Näiden lisäksi käytettiin muita lähteitä mm. uutistiedotteita, sekä paikallislehtiä.

Taustaselvityksen jälkeen haettiin yrityksiä, joiden voisi olettaa hyötyvän uudesta laivareitistä. Alkuun selvitimme muutokset, jotka ovat tapahtuneet Venäjän liikenteen ja Saimaan kanavan käytön loputtua mm. suurten metsäyhtiöiden osalta. Miten ne ovat sopeutuneet uuteen tilanteeseen ja miten ovat järjestäneet raaka-ainepuun kuljetukset tällä hetkellä? Tämän jälkeen haettiin rahtipotentialia selvittämällä satamissa kulkevaa rahtia Viron ja Suomen välillä, sekä erikseen Itä-Viron suunnalla.

Matkustajapotentiaalia haettiin haastatteleamalla Suomessa toimivia Itä-Suomen matkatoimistoja, jotka järjestävät matkoja Viron suuntaan. Omana osa-alueenaan haettiin myös turvallisuus selvityksiä Puolustusvoimilta, sekä huoltovarmuusnäkökohtia Huoltovarmuuskeskukselta. Itä-Suomi Unionia konsultoitiin sen asiamiesten avustuksella, sekä laadittiin Webropol -kysely kohdennetuille Itä-Suomen yrityksille.

Yritystukien mahdollisuutta, sekä linjan kannattavuutta selvitettiin vertailemalla muita laivayhtiöitä. Yritystukimahdollisuuksia selvitettiin myös Virossa. Yhtenä linjan kannattavuuden kannalta merkittävänä seikkana selvitettiin päästökaupan alkamista meriliikenteessä, sekä sen vaikutuksia tulevaisuudessa.



### 3. TAUSTASELVITYKSEN JOHTOPÄÄTÖKSET

Aiemmat tutkimukset antoivat paljon tarkkaa tietoa Itämeren laivareiteistä aina vuodesta 2011 tähän päivään asti. Myös koronavuodet 2020–2022 oli huomioitu liikenne – ja rahtimäärien osalta. Lisäksi oli kattavasti tutkittu myös eri laivareittejä, jotka olivat näinä vuosina Suomen ja Viron välillä kulkeneet. Näissä hankkeissa selvitettiin myös kokonaisvaltaisesti reittien kannattavuutta, sekä markkinatutkimuksen kautta matkustajapotentiaalia. Myös tukirahoituksen tarvetta oli selvitetty useammalla eri vaihtoehdolla. Virolaisten tutkimukset keskittyivät yhteen laivareittiin Kotkasta, joko Kundan tai Sillamäen satamiin. Nämäkin selvitykset olivat hyvin kattavat ja niissä oli mietitty myös Suomen olosuhteita. Tällainen Ropax-alus oli kulkenut välillä Kotka – Sillamäe vuosina 2006–2007, joten reitistä on jo olemassa selvitys kustannusten, rahdin ja matkustajamäärien osalta tosin monen vuoden takaa.

Selvityksiä, jotka koskettavat suurelta osaltaan juuri ajateltua reittiä, matkustaja- sekä rahtipotentiaalia, on aiemmin tehty jo kuusi, joten tämä on seitsemäs tutkimus. Aiemmat tutkimukset ovat sisällöltään hyvin samansuuntaisia ja yhteneväisiä pääosiltaan muutamia pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta.

Tässä tutkimuksessa ei ole tarpeen toistaa edellisten tutkimusten tuloksia, sillä ne ovat luettavissa niistä. Tässä tutkimuksessa palataan edellisiin vain niiltä osin, kun muutosta on nähtävissä, tai kun niissä on tämän tutkimuksen kannalta vertailukelpoinen oleellinen tieto. Eniten vertailukelpoisuutta on Suomessa tehdyistä tutkimuksista REFEC-hankkeella, koska siinä oli erona lähtösatama Suomessa Loviisan kaupunki vain 45 kilometrin päässä Kotkasta.

Myös virolaisten tutkimukset ovat vertailukelpoisia, sillä kohdekaupungit ovat täsmälleen samat. Virolaisten tutkimuksessa on tarkasti luettavissa Viron tilanne. Tilastojen osalta on huomioon otettu myös Suomen ja Viron välinen matkustaja- ja rahtiliikenne viime vuoteen asti. Lisäksi ne ovat hyvin tuoreita (syksy 2023). Siis tulosten osalta hyvin nykytilannetta kuvaavia. Suomen osalta tehtiin päivitys paikallisten yritysten, varustamoiden, yliopistojen ja matkatoimistojen, sekä sataman toimijoiden kautta. Mikä olisi kenties muuttunut, ja olisiko muutoksessa nähtävissä myös taloudellinen intressi?



## 4. YRITYSTEN MUUTOKSET RAAKA-AINEHANKINTAAN VUOSINA 2022-2024

Taustaselvityksen jälkeen aloitettiin yritysten kartoitus. Alkuun todettiin, että metsäteollisuus saattaisi olla potentiaalinen rahdin kuljettaja Saimaan kanavan käytön loputtua ja Venäjältä tuodun raaka-ainepuukuljetusten päätyttyä. Metsäteollisuusyritykset käyttävät jo HaminaKotkan satamaa kuljetuksiinsa, ja sataman raakapuurahdi onkin tuplaantunut vuoden 2022 jälkeen. Yrityksillä on omaa kalustoa, mutta ne joutuvat myös kilpailuttamaan kuljetuksia etenkin korkeassa markkinasuhteessa mikä näkyi mm. vuoden 2022 kuljetuksissa. Olisiko metsäteollisuudella käyttöä laivareitille Kotkan ja Itä-Viron välillä? Reitti Itä-Virosta Kotkaan ja siitä Kaakkois-Suomen sekä Pohjois-Karjalan metsäteollisuusyrityksille on suhteellisen lyhyt, joten kannattavuuspotentiaalia voisi löytyä Itä-Virosta kuljetetun raakapuun osalta. Selvitimme myös Viitostähtävän yritysten tilannetta. Olisiko viitostien ja Savonradan varrella olevilla yrityksillä mielenkiintoa toimittaa tuotteitaan Kotkan kautta Viroon ja takaisin?

Ukrainan ja Venäjän välisen sodan alettua, aiheutti se huomattavia muutoksia yritysten raaka-ainehankintaan. Näitä muutoksia on toistaiseksi tutkittu vähemmän, joten suurten yritysten puuraaka-aineen logistiikka ja sen muutokset, olivat yksi tutkimuksen kohteista.

Tutkimuksessa haastateltiin Kaakkois-Suomen suuryritysten edustajia, jotka olivat vastuussa puuraaka-aineen hankinnasta tehdaslaitoksille. Heiltä kysyttiin tämänhetkisestä tilanteesta, ja kuinka Venäjän rajan- sekä Saimaan kanavan sulkua oli vaikuttanut materiaalivirtoihin heidän tuotantolaitoksillaan. Kysyttiin myös logistiikan kustannusrakenteen muutoksista, sekä heidän kehitystarpeistaan logistiikan osalta.

Hankkeen kannalta tärkeitä olivat kysymykset raaka-aineiden hankinnasta Itämeren yli Viron suunnalta. Oliko heillä jo kuljetuksia sekä hankintaa Virosta? Millainen oli logistinen ketju, jos hankintaa oli? Näkivätkö he siinä edelleen kehitystarpeita?

Mitä mieltä he olivat ajatuksesta laivareitistä Itämeren yli Itä-Virosta? Entä olisiko joku muu mahdollinen laivareitti heidän mielestään kannatettava/ turvallisempi Viron suunnalta?

Miten he näkivät Itämeren alueen rahtireittien tulevaisuuden? Pitivätkö he Itämeren edelleen turvallisena reittinä raaka-ainekuljetuksille?



## 5. HAASTATTELUT

Yrityksiä lähestyttiin sähköpostein sekä puhelimitse, kun potentiaaliset kohderyhmät yrityksistä oli löydetty. Jokaiselle yritykselle laadittiin kysymykset erikseen kunkin yrityksen oletetun tarpeen mukaisesti. Haastatteluissa käytettiin pääsääntöisesti, aina kun se oli mahdollista, henkilökohtaista tapaamista, sekä nauhoitusta, jos yrityksen edustaja antoi siihen luvan. Myös Teams-yhteys oli käytössä. Tietosuojakäytänteiden mukaisesti haastateltujen yksilöintitietoja ei mainita.

### 5.1 Kotka Mills

Kotka Mills:llä on ollut vaikeuksia puunhankinnassa jo pitkään kaikilla yksiköillä. Raaka-ainepuun voimakas hinnannousu verrattuna tuotteiden hintaan on aiheuttanut kustannusten leikkaamispaineita. Kotka Mills joutui lopettamaan sahaustoiminnan Kotkansaarella vuoden 2023 loppuun mennessä. Pääsääntöisesti on käytetty kotimaisen puun varantoja. Venäjältä tuli ennen sulkua haketta ja purua. Tätä on korvattu Saksasta ja Ruotsista tuodulla hakkeella sekä purulla. Baltian maista ei ole ollut kuin joitain aivan satunnaisia eriä koivuviuluhaketta. Kotka Mills järjestää logistiikan itse, eikä näe tarvetta säännölliselle laivareitille Virosta.

### 5.2 Kotkan Energia

Kotkan Energian energiapuunhankinta on nykyhetkellä ollut pääasiassa kotimaista, mutta erilaisia kertaeriä on hankittu myös Itämeren alueelta Baltiasta sekä Ruotsista. Venäjän puun tuonnin rajoitukset eivät ole vaikuttaneet kovin paljoa, sillä Kotka Energia varautui jo etukäteen muutoksiin.

Venäjältä tuodun energiapuun osuus oli aiemmin noin 8 % kokonaismäärästä ja sen tuonti lopetettiin miltei vuosi ennen Venäjän hyökkäyssodan alkamista. Tuonnin lopettamiseen vaikutti ennen kaikkea EU:n uusiutuvan energian direktiivin (RED2) täytäntöönpanon voimaantulo, ja sen vaatimukset metsätaloudesta hankittavan, kestävästi tuotetun ja käytettävän puun alkuperän todentamisesta. Venäläisiltä toimijoilta ei saatu riittävää ja luotettavaa dokumentointia RED2 -direktiivin vaatimusten täyttymisestä.





Virossa on toimivat puumarkkinat sekä lukuisia toimijoita energiapuun toimittamiseksi. Näihin toimijoihin pidetään säännöllisesti yhteyttä. Viron puumarkkinoiden hintataso elää voimakkaasti kysynnän ja tarjonnan mukaan ja viimeisen kahden vuoden ajan hintataso on miltei koko ajan ylittänyt kotimaan hintatason. Kuljetusten turvallisuustasoon Itämerellä suhtaudutaan varauksellisesti, mutta se ei ole nykytilanteessa ratkaisevaa, vaan koko toimitusketjun kokonaiskustannus. Kotkan energialla ei tällä hetkellä nähdä käyttöä mahdolliselle säännölliselle laivareitille Viron suuntaan, sillä suunnitellun laivareitin kustannustehokkuudesta ei ole vielä tarkempaa tietoa. Lämmöntuotantoon käytettävän energiapuun hankintahinta on sodan alettua merkittävästi kohonnut. Tämä tekee voima- ja lämpölaitosten polttoaineiden- /puunhankinnan erittäin kriittiseksi toiminnaksi, sillä kustannusten nousua ei nykyisessä yleisessä taloudellisessa tilanteessa pystytä täysimääräisesti siirtämään suoraan kuluttajille.

Toimialaan vaikuttavia, erityisesti metsäbiomassan käyttöön vaikuttavia esim. direktiivi-, laki- ja asetusmuutoksia seurataan aktiivisesti ja näiden muutosten ohjaamana oma toiminta mukautetaan vastaamaan muuttuneita vaatimuksia. Näistä hyvänä esimerkkinä vaikkapa RED2-direktiivin ja sen myötä kansallisen kestävyyslain (Laki biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista) vaatimusten mukainen toiminnanharjoittajan kestävyysjärjestelmä ja sen noudattaminen. Yhtenä uutena jatkossa vaikuttavana direktiivinä mainittakoon vaikkapa CSRD (Yritysten kestävyysraportointi direktiivi), joka antaa kokonaiskuvan yhtiön yritysvastuusta sekä sosiaalisesta ja taloudellisesta vastuusta.

### 5.3 Metsäteollisuus ry

Kokonaisvaltaisen kuvan saamiseksi metsäteollisuuden osalta haastateltiin myös Metsäteollisuus ry:n edustajaa.

Tällä hetkellä metsäteollisuuden tuotteilla on kysyntä laskenut melkein riippumatta toimialasta lähes viidenneksen verrattuna viime vuoteen. Kun katsellaan historiaa taaksepäin pidemmällä aikavälillä, huomataan, että koronan aiheuttama kysyntäpiikki nosti kysynnän korkealle tasolle. Vaikka nyt näyttää, että kysyntä on laskenut rajusti, niin itseasiassa ollaan kysynnän suhteen tilanteessa, joka vallitsi ennen korona-aikaa. Metsäteollisuus on hyvin suhdanneherkkä ala ja tulevaisuuden odotukset ovat positiiviset. Ainoastaan graafisten painotuotteiden osalta nähdään tasaista laskua. Tiedossa on, että Baltian maista on kuljetuksia



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



useammalla metsäyhtiöllä ja useilla laivoilla kuljetetaan raaka-ainepuuta. Odotukset metsäteollisuudella ovat, että suhdanteet kääntyisivät viimeistään ensi syksynä positiiviseksi.

## 5.4 UPM:n puukuljetukset

UPM kuljettaa raaka-ainepuuta kotimaisen puukaupan ja omien metsien lisäksi myös Baltian maista, pääosin Virosta. Virosta alukset lähtevät pääosin Muugan satamasta, ja saapuvat HaminaKotkan satamiin Hallaan, sekä Haminaan ja Mussaloon. Saimaan kanava ei ollut UPM:lle merkittävä kuljetusväylä, mutta Venäjän puun jäätyä pois aiheutti se muutoksen puunhankintaan, joka suuntautui Viroon ja Baltian maihin sekä Ruotsiin.

Venäjän raakapuun osuus oli kokonaisuutena Suomessa noin 9 miljoonaa kuutiometriä, joka jakaantui pääosin kolmen suurimman yhtiön välillä kuljetusten tapahtuessa rautateitse. (Stora Enso, Metsä Group ja UPM). UPM:llä on käytössään omia aluksia, sekä useita laivausyrityksiä, jotka kilpailutetaan. Muilla laivausyhtiöillä katetaan oman kuljetuskapasiteetin riittämättömyyttä korkeasuhdanteessa. Kuljetukset valitaan kokonaisvaltaisesti arvioiden, johon vaikuttavat koko ketjun toimivuus, kokonaiskapasiteetti, kuljetusten frekvenssi, kustannusrakenne kokonaisuudessaan, sekä toimitusvarmuus. Tällä tavoin pystytään löytämään toimiva yhtälö. Laivoilla on jopa seitsemän lähtöä päivässä, ja reitit ovat voimakkaasti kilpaillut, joten siihen on vaikea tulla uutena toimijana. Jos Kotkasta olisi esimerkiksi vain yksi lähtö päivässä Ropax-aluksella, olisi kuljetusmäärä marginaalinen.

Reittejä kuitenkin myös haetaan koko ajan, ja ehtojen täytyessä voidaan myös toteuttaa. Puun hinta on noussut merkittävästi Venäjän puun jäätyä pois, ja suuret metsäteollisuusyritykset kilpailevat keskenään toimituksista. UPM:n omien alusten koko on noin 5000 DWT:tä ja ne ovat konventionaalisia aluksia. Reittien ja laivojen valinnat ovat kokonaisvaltaisia päätöksiä, joihin vaikuttavat koko kuljetusketjun toimivuus, ei ainoastaan laivareitti. Lisäksi riittävän usein kulkevat alukset, sillä kuljetusvolyyymi on suurta Venäjänkaupan loputtua. Tämä tulee jatkumaan pitkään, sillä ei ole näköpiirissä, että palattaisiin moniin vuosiin käyttämään Venäjän puuta. Lisäksi Suomessa puun kulutus jatkaa kasvuaan, esimerkiksi Metsäryhmän uusi sellutehdas Kemissä tulee käynnistyttyään käyttämään 6–7 milj. kuutiometriä puuta vuodessa. Muutamassa vuodessa puun tarve ulkomailta, Venäjän raaka-ainepuun jäätyä pois, on noin 15 milj. kuutiometriä.



## 5.5 Viitoskäytävän mahdolliset synergiat

Hankkeessa haastateltiin myös päättymässä olleen ”viitoskäytävä” hankkeen edustajia. Hankkeen kestoajaksi oli syyskuusta 2021 vuoden 2023 loppuun. Hanke käsitti alueellisesti viitostien ja Savon radan varrella olevien maakuntien, sekä niissä sijaitsevien yritysten yhteistoiminnasta alueen markkinoimiseksi sekä hyödyntämiseksi myös valtakunnallisesti.

Viitoskäytävän tavoitteet:

*”Kumppanuudella kehittyvä Suomen itäinen kasvuvyöhyke yhdistää eri aluekehitystoimijat ylittäen hallinnolliset ja maakunnalliset rajat ja muodostaen laajan ja sitoutuneen kumppanuusverkoston. Viitoskäytävän tärkein arvo on ylimaakunnallinen yhteinen strateginen visio ja toimintamalli. Viitoskäytävä on mielenmaisema ja tahtotila, missä laadulliset tekijät korostuvat. Viitoskäytävän tavoitteena on tuoda esille kasvuvyöhykkeen kansallinen merkitys ja nostaa se yhdeksi Suomen pääkehittämisen ja kasvuvyöhykkeeksi.” /1/*

Tässä hankkeessa haettiin synergiaa mahdollisesti viitoskäytävän varrella olevien suurempien yritysten mielenkiinnosta ja tahtotilasta löytää uusia reittejä raaka-aineiden sekä tuotteiden kuljettamiseksi heidän tuotantolaitoksiltaan. Mietittiin myös mahdollista matkustajapotentiaalia viitoskäytävän alueelta. Olimme yhteydessä Elinkeinoelämän keskusliittoon, ja haimme sieltä kohdennettavia yrityksiä kyselyn toteuttamiseksi. EK oli myötämielinen hankkeelle, ja järjesti laatimamme kysymysten lähettämisen kohdennetuille yrityksille. Käytiin läpi mahdolliset yritykset, sekä toteutettiin kysely Webropol -kysymyspatterilla.

## 5.6 Itä-Suomen yliopiston puutalousosasto

Itä-Suomen yliopistosta haastateltiin puutalouden asiantuntijaa puutaloudesta ja sen logistiikkavirroista Kaakkois-Suomessa.



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Saimaan kanavan käytön loppuminen aiheutti suuria muutoksia kokonaisuutena itä-Suomen puunhankinnalle noin 10 miljoonan puukuution jäätyä pois. Viron ja Latvian suunnalta tulee HaminaKotkan satamaan puuta, ja siitä se toimitetaan Kaakkois-Suomeen. Virossa hakattavan ainespuun kokonaismäärä on noin 7 miljoonaa kuutiometriä vuodessa. Latviassa on noin 10 miljoonaa mottia hakattavaa ainespuuta, mutta ne kuljetetaan eri reittejä. Vaihtoehtoisia kanavaratkaisuja on haettu, mm. Mäntyharjun kanavia, mutta ne eivät ole vaikuttaneet kannattavilta. Liikenteellisesti puukuljetukset, jotka tulivat Saimaan kanavalta suhteellisten pienten alusten ja proomujen kuljettamina ovat vaihtuneet rautateitse ja kumipyörillä kuljettavaksi, sekä sisävesiliikenteeseen.

Ajatusta siitä, että matkustajaliikennettä ja metsäteollisuuden rahtiliikennettä tehtäisiin samalla aluksella, pidetään hyvin epätodennäköisenä, mm. rahdin lastauksen ja purkauksen suhteen yhtä aikaa matkustajien kanssa, vaikka tarve kuljetuksille, kokonaisvolyymien mahdollisesti kasvaessa, tulevaisuudessa kasvaisikin. Tällöin tulisi löytää riittävä määrä konttiliikennettä ja mieluummin molempiin suuntiin.

## 6. TIIVISTELMÄ TEOLLISUUDEN TARPEESTA UUELLE REITILLE

Haastattelut olivat riittävän kattavat metsäteollisuuden tarpeiden osalta, siihen osallistivat metsäteollisuusyrityksiä, Itä-Suomen yliopisto, Viitoskäytävän edustajat, sekä Metsäteollisuus ry.

Haastattelujen perusteella nykytilanne, koronan ja sodan alkamisen jälkeinen aika, on vakiintunut raaka-ainepuun hankinnan osalta. Aiemmat vuodet ovat olleet turbulenssia, ja yritykset ovat joutuneet käyttämään paljon aikaa puunhankinnan uudelleen järjestämiseen. Siinä on kuitenkin onnistuttu, vaikkakin kustannusnousu raaka-ainepuulle on ollut suurta. Huolimatta viime vuoden korkeasuhdanteesta raaka-ainepuuta on ollut riittävästi uusien reittien kautta hankittuna. Tämänhetkisessä matalasuhdanteessa aiemmin hankittua logistista volyyymiä on vielä käyttämättäkin.

Yrityksillä on omia aluksia sekä korkeasuhdanteessa käytettävää hintakilpailtuja toimittajia. Tärkeitä laatukriteerejä ovat toimitusten varmuus aikataulullisesti sekä volyymiltaan toimitusmäärien riittävyys. Uusien toimittajien tulo hintakilpailulle tarjonnalle tarkoittaa kokonaisvaltaista toimitusketjun suunnittelua



sekä hallintaa - ei vain tiettyä laivareittiä. Huolintaliikkeet hoitavat koko ketjun ja hakevat edullisimmat reitit ja yritysten kannalta on ratkaisevaa volyymin hallinta ja toimitusten nopeus.

Yksittäisen aluksen liikennöinti Kotkan ja Viron välillä ja sen käyttö ei ole poissuljettua, sillä edullisia reittejä haetaan koko ajan. Tällöin ongelmaksi voi muodostua aikataulut, sekä satamien kyky käsitellä rahtia ja matkustajaliikennettä yhtä aikaa. Puun kuljetusta rekkarahtina ei nähdä kannattavana ainakaan nykytilanteessa. Tämä sulkee pääosin pois Ropax-alusten käytön kannattavuuden. Korkeassa markkinasuhdanteessa käytetään tietysti kaikki olemassa oleva potentiaali.

## 7. MATKUSTAJAPOTENTIAALI UUELLE REITILLE KOTKA -ITÄ-VIRO

### Kotka -Sillamäe reitti

Kotkasta Sillamäen satamaan ajateltu laivareitti on kokeiltu vuosina 2006–2007 Ropax-aluksella, josta on olemassa useampiakin selvityksiä mm. virolaisten 2023 toteuttama Analysis of the restoration of Sillamäe - Kotka shippingline . Tässä analyysissä käytettiin vertailukohtana Vironia -alusta, joka ajoi tuona aikana Kotkan ja Sillamäen väliä. Reitiltä havaittiin useita ongelmia, jotka vähensivät mielenkiintoa kyseisen reitin käyttämiseen mm. aluksen ja sataman fasilitetit olivat riittämättömät nykymatkustajan tarpeisiin ja odotuksiin. Suursaaren kierto toi lisää matka-aikaa, sekä polttoainekuluja merkittävässä määrin. Riittämätön markkinointi molemmissa maissa, sopimattomat aikataulut yms. seikat vaikuttivat siihen, että liikenne lopetettiin 2007 kannattamattomana. Tämä kokeilu tehtiin yksityisellä rahoituksella. Ilmeisesti oli kuitenkin näköpiirissä, että reitti pidempään jatkuessaan olisi voinut olla kannattava.

Virolaisten tutkimukset keskittyivät reitin mahdolliseen uudelleen avaamiseen. He pohtivat erilaisia laivamalleja ja niihin liittyviä hankinta- sekä toimintakustannuksia. Myös satamaan ja tiestöön pitäisi investoida. Virolaisten laskelmien mukaan tukea toiminnalle tulisi saada 7 miljoonaa euroa vuodessa, sekä laivatyyppistä ja iästä riippuen 10–20 miljoonaa euroon, jotta reitille löytyisi yritys. Tarkempi selvitys löytyy virolaisten raporteista. /2/



Vironia -aluksen jälkeen oli suunnitelmassa myös Stella Linesin Jullia-aluksella tehtävät saman reitin matkat. Venäjän viisumivapautus Pietarin suuntaan samanaikaisesti muutti suunnitelmia ja Julia ajoikin Kotkasta Pietariin muutamien kuukausien ajan. Tämäkin osoittautui kannattamattomaksi.

Koronan jälkeen Itämeren liikenteessä on ollut kasvua, ja monet isot matkustajalauttayritykset ovat reagoineet kasvuun tuomalla uutta kalustoa alueelle lähinnä Ruotsiin ja Ahvenanmaalle suuntautuvaan liikenteeseen. Myös Tallinnan liikenteeseen on tullut uusi alus Tallink-Siljan MyStar 2022. Liikennevirrat eivät kuitenkaan ole vielä koronaa edeltävällä tasolla.

Itämeren liikenne on tällä hetkellä hyvin kilpailtu, ja kuljetusyksikköhinnat ovat alhaiset. Useat suuret laivayhtiöt ovat muutaman viime vuoden aikana investoineet uusiin laivoihin, sekä uudistaneet vanhempaa kalustoa sadoilla miljoonilla euroilla. Liikenne on pääsääntöisesti suuntautunut länteen, eli Helsinki - Tukholma, Turku -Tukholma, Naantali – Kapellskär, Hanko -Uumaja reiteille. Uudet laivat ovat tasokkaita esimerkiksi Finnlinesin kahdelta uudelta alukselta löytyy jopa kylpylä. Nämä alukset ovat myös rahtikapasiteetiltaan erittäin suuria, yli 5000 kaistametriä rahtitilaa. Finnlinesin alukset saavatkin tuloksensa rahtia kuljettamalla, joka on liikevaihdosta 90 %.

Vaasa-Uumaja välillä on uusi Wasalinen- alus, sekin Ropax, jonka matkustaja/ rahti suhde on 65% ja 35%. Suomen ja Viron välillä liikennöidään tällä hetkellä reiteillä Helsinki – Tallinna, Vuosaari – Muuga. Vuosaari - Muuga reitti ottaa myös henkilömatkustajia, jos heillä on auto. Reittiä Muuga – HaminaKotkan -satamaa on käyttänyt rahtiliikenteeseen mm. UPM ja Stora Enso. Aiempia reittejä ovat olleet Hanko – Paldiski reitti, joka loppui 2020.

Aiemmista tutkimuksista on syytä nostaa lähempään tarkasteluun REFEC – Reinforcing Eastern Finland-Estonia Transport Corridor -hanke, joka on hyvä referenssi ajatukselle uudesta reitistä ja sen kannattavuudesta. REFEC- selvitys valmistui 2020. Siinä tutkittiin Itä-Suomen ja Itä-Viron välistä reittiä laivalinjaa Loviisan ja Kundan satamien välille. Yhteys kulkisi lähes suoraan pohjois–eteläkselin suuntaisesti ja olisi pituudeltaan 54 meripeninkulmaa. Venäjän aluevesiä ei tarvitsisi kiertää. /3/



Tutkimuksen teki Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus kumppaneinaan Loviisan kaupunki, Port of Kunda ja Posintra Oy. Yli 700 000 euron suuruinen hanke Itä-Suomen ja Viron välisen kuljetuskäytävän kehittämiseksi jaksottui vuosille 2017–2020.

Hankkeessa haettiin Via Balticalle suoraa reittiä ja selvitettiin edellytyksiä avata kuljetuskäytävä Itä-Suomen ja Itä-Viron välille. Keskeisin tavoite oli edistää Loviisa–Kunda-yhteyden toteutumista käytännön toimin. Toimiin kuuluivat liiketoimintamallien laatiminen mahdollisten varustamojen kanssa, satamien toiminta- ja investointisuunnitelmat, suunnitelma lupa- ja säädösvaatimusten täyttämiseksi, yhteysaikataulu- ja reittivaihtoehtosuunnitelmat, markkinointisuunnitelmat sekä markkinointitapahtumat.

Tarkoitus oli myös selvittää kuljetuskäytävän rahtipotentialia ja todentaa kuljetuskäytävän vaikuttavuus eli lyhentynyt matka-aika, käytävän ja Loviisa–Kunda-yhteyden käyttömäärät. Kuljetuskäytävä nopeuttaisi ja sujuvoittaisi tavaraliikennettä itäisen Suomen ja Viron välillä, mutta uusi käytävä toisi muitakin hyötyjä. Suuremmista yhteyksistä hyötyisi myös Via Balticaa -käyttävä liikenne, joka suuntautuu Itä-Suomeen tai sieltä pois.

Käytävä myös hillitsisi raskaan liikenteen kasvua ja sen haittoja kuten ruuhkia, päästöjä, melua ja pölyä Tallinnan ja Helsingin keskustoissa. Kuljetuskilometrien väheneminen puolestaan pienentäisi hiilidioksidipäästöjä. Tämä hyvin kattava ja isolla rahoituksella tehty tutkimus siis selvitti käytännössä samaa asiaa, kuin mitä tässä tutkimuksessa tehdään, myös Kundan satamaa on mietitty toisena Viron satamana mahdollisella uudella reitillä. Erona tämän ja Turun yliopiston tutkimukselle on Suomessa maanteitse vain 45 km, välillä Loviisa – Kotka, toki satamatoiminnot ovat erilaiset, mutta meritse kuljettu matka Loviisasta on huomattavasti lyhyempi kaikkiin Viron satamiin.

REFEC-hankkeessa todettiin mm. laivareitin pituuden varsin suuri merkitys kannattavuuteen, sekä Vuosaari - Muuga reitin vaikutus ruuhkien vähenemiseen välillä Helsinki -Tallinna. Tallinnassa on liikennettä helpotettu satamasta lähtevällä uudella Reidi -tiellä. Helsingin Länsisatamaan on tulossa tunneli liikenteen sujuvoittamiseksi, sekä suuret rahti- ja matkustajaterminaalien laajennukset. Niiden valmistuttua tulevat ruuhkat vähenemään tuntuvasti. Helsingin ja Tallinnan välillä kulkevien alusten frekvenssi on hyvä, mikä nopeuttaa rahdin liikkuvuutta. /3/



Tätä taustaa vasten voi tutkia mitä Kotka -Sillamäe reitti voisi tarjota lisäarvona nykytilanteelle? Uudella kuljetusreitillä toteutuakseen pitäisi olla luonnollinen maantieteeseen ja markkinoihin perustuva tavaravirta. Uuden yhteyden kuljetuskysynnän ja kannattavuuden perusedellytyksenä on riittävän hyvä palvelutaso ja hintakilpailukyky. Eli uuden reitin pitäisi tuottaa jotakin lisäarvoa verrattuna jo olemassa olevaan.

Reitti voisi olla halvempi, nopeampi, sujuvampi käyttää, sekä myös ympäristöystävällisempi. Lisäarvoa toisi myös matkakohde, jossa pitäisi olla jotakin ”uutta ja ihmeellistä”. Tämä siis yksilömatkustajan näkökulmasta.

Rahdin kuljetus asettaa taasen hyvin erilaiset omat ehtonsa. Maantiede on hyvin merkittävä asia - mikä on lähtösataman sekä määränpään asema geopoliittisesti? Onko molemmin päin vietävissä riittävällä volyyymillä tavaraa, jotta reitti olisi kannattava. Tai onko vain toiseen suuntaan tapahtuva vienti niin arvokasta, että reitti olisi kannattava? Rahdin kuljettamiselle tärkeää on myös alusten frekvenssi, koska nopea toimitus on merkittävä laatuarvo. Helsingistä Tallinaan kulkee 16 lähtöä vuorokaudessa.

Kun ajatellaan yksilömatkustajia, niin Itä-Viro itsessään, sen rannikko ja kaupungit ovat kyllä näkemisen arvoisia. Uutuudenviehätys on aina vetänyt matkustajia. Uutuudenviehätyksen voi saada aikaan myös uudella tasokkaalla aluksella, niin kuin esimerkiksi Finnlines on uusilla aluksillaan osoittanut.

Jos ajatellaan turismimatkustamista, niin mitä on Itä-Virossa? Satama-alueella Sillamäestä puuttuu vielä matkustajalaivalle sopiva terminaali, ja itse kaupungista löytyy yksi hotelli sekä ravintola. Lähellä sijaitseva Narva on jo paljon mielenkiintoisempi kohde sekä sieltä löytyy jo enemmän palveluja. Tämä tarkoittaisi autolauttamatkustamista, jotta matkustajat voisivat käydä Narvassa, tai yöpyä siellä. Narva on Venäjän rajalla, ja tämä saattaa olla matkustajien mielenkiintoa ajatellen riski, tosin myös mahdollisuus, jos raja-asiat Venäjän kanssa eivät tästä huonone.

Nämä tosiasiat huomioon ottaen liikennöivän laivan tulisi olla uusi ja tasokas parhaimmillaan esimerkiksi Finnlinesin Finnsiriuksen luokkaa. Uusi reitti vaatisi pitkäjänteisen ja laaja-alaisen markkinoinnin, sekä ehdottomasti fasiliteettien kohentamisen kohdekaupungeissa. Lisäksi kun ajatellaan, että nämä Finnlinesin alukset tekevät 90 % tuloksestaan rahdista, pitäisi laivalle olla kannattava määrä rahtia molempiin suuntiin.





Reitin kannattavuuden suhteen olisi eduksi, jos alus voitaisiin ”räätälöidä” juuri tälle reitille sopivaksi, rahdin ja matkustajamäärän mukaiseksi, kuten Wasaline on tehnyt uudella Aurora Botnia -aluksellaan. Tämä tarkoittaisi tietysti uutta alusta, kun markkinatutkimus osoittaisi, että alukselle on riittävä kysyntä.

2006–2007 kulkeneella Ropax-aluksella rahtia kulki keskimäärin kolmannes aluksen koko rahtitilasta, joka oli 1200 kaistametriä, siis noin 400 metrin verran. Vertailuna edelleen Finnsirius, jossa rahtitilaa on yli kymmenkertainen määrä. Tämän tutkimuksen perusteella Ropax-aluksella kuljetettavaa rahtia Itä-Virosta, ja Viroon ei löytynyt.

Huomioon tulee ottaa myös nousevat ja jo nousseet kustannukset. Päästökauppa alkoi vuoden 2024 alusta ja päästöjen hinta tulee nousemaan joka vuosi vuoteen 2030 asti. Mietittäessä vanhemman kaluston käyttöä käytetyn dieselin hintaan tulee lisätä päästökaupan hinnannousu, sekä tietysti vanhemman kaluston korkeampi kulutus ja huoltotarve ylipäättään.

## 8. BUSSIMATKOJEN JÄRJESTÄJIEN HAASTATTELUT

Tutkimuksessa selvitettiin Itä-Suomen alueelta tehtäviä tilausbussimatkoja matkojen järjestäjiltä puhelinhaastatteluin, henkilökohtaisin haastatteluin ja Teams -palaverien. Kohteena olivat suurimmat alueen toimijat Pohjolan Matka, Matkapoljat Oy, Imatran Kyytibussit Oy, sekä Heino Tours.

Kotimaan matkailu kokonaisuutena on vähentynyt korona-ajan jälkeen. Venäläisten jäätyä pois vaikutukset ovat kohdistuneet Itä-Suomeen, Itä-Viroon ja Baltiaan. Matkailun painopiste on siirtynyt ulkomaille ja lentomatkailuun. Helsinki ja Lappi talvikautena vetävät edelleen, mutta kesämatkailun osuutta Lappiin pitäisi kasvattaa. Puutteita Itä-Suomen matkailussa ovat verkostot, markkinointi, myynti ja saavutettavuus sekä heikko tunnettuus, siis kaikissa matkailuun liittyvissä avaintekijöissä. Suomi on edelleen vähiten tunnettu matkailumaana Pohjoismaista, joten näkyvyyttä pitäisi saada lisää. Suomi ja Baltian maat ovat ”peränpitäjiä” matkailumaina. Kasvua ei edelleenkään ole näkyvissä. /4/



## 8.1 Imatran Kyytibussit

Imatran Kyytibussit Oy järjestää matkoja Viroon Itä-Suomen suunnasta pääsääntöisesti Simpeleeltä Imatran ja Lappeenrannan kautta Helsinkiin ja sieltä Tallinnaan ja muuallekin Baltiaan mm. Pärnuun, Riikaan ja Tarttoon. Esimerkiksi Narvaan ei ole ollut matkoja. Arveluna on, että Narvaa pidetään ”venäläisenä paikkana”, eikä se siksi ole houkutteleva. Asiakkaat ovat ryhmämatkalaisia, eläkeläisiä, ja seurojen sekä yhdistysten jäseniä. Matkustajia ei ole etelämmästä eli esimerkiksi Kouvolan Kotkan suunnasta. Matkat ovat räätälöityjä ryhmämatkoja ja Etelä-Suomen alueella ovat toiset matkanjärjestäjät. Alkuvuosi 2024 on ollut todella hiljaista, mutta yrityksessä uskotaan kevättä kohden tilauksien lisääntyvän. Bussiin tulisi saada 30–40 henkeä/bussi, mutta nyt se on ollut todella haastavaa.

Kysyttäessä olisiko mielenkiintoa käyttää uutta laivareittiä Kotkasta Itä-Viroon esimerkiksi Sillamäen kautta Tarttoon. He näkivät eduksi reitin käytölle maakilometrien lyhenemisen, kun ei tarvitse ajaa Helsinkiin asti. Bussimatka lyhenisi noin 150 kilometrillä, mutta tämä etu menetetään 6,5 tunnin laivamatkalla. He näkivät, että 4–4,5 tuntia merellä olisi vielä riittävän lyhyt aika, mutta 6.5 tuntia on liian pitkä. Aikataulujen tulisi olla heille sopivat, sillä matkustajat esimerkiksi Simpeleeltä eivät halua lähteä kolmelta yöllä matkaan, jos laivan lähtö on aikainen. Laivalla tulisi olla riittävät ravintola -ja muut ostopalvelut, sillä matkat on hinnoiteltu niin alhaisiksi, että kate tulisi saada muusta myynnistä.

Riskinä ja kannattavuutta syövässä asiana nähtiin myös polttoaineliset ja päästömaksut, jotka ovat jo voimassa 1.1.2024 alkaen, ja tulevat kasvamaan tulevaisuudessa. Vaikutus laivaliikenteeseen tulee olemaan suuri.

## 8.2 Heino Tours Kotka

Kotkassa toimiva Heino Tours on ainoa bussimatkojen järjestäjä, joka on tehnyt matkoja Narvaan jo vuoden 2006–2007 aikana kulkeneella ropax-aluksella. Silloin he saivat myytyä matkoja hyvin, niin että hyttipaikat olivat kaikki varattuja. Myös rahtia kulki laivalla paljon. Liikenne osoittautui kuitenkin kannattamattomaksi yksityisin voimin ilman tukia, ja se loppui 1,5 vuoden jälkeen. Heino Tours tekee edelleen matkoja Narvaan



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



satunnaisesti Tallinnan kautta. Narvan eteläpuolella sijaitsevasta Koidulasta pääsee edelleen myös autoliikenne Venäjän puolelle.

Heino Toursilla nähdään uusi mahdollinen laivareitti Kotkasta Sillamäkeen erittäin positiivisena asiana. Esimerkiksi Narvan kaupunki on kehittynyt viime vuosina turismin kannalta hyvään suuntaan. Sinne on rakennettu kylpylöitä ja hotelleja. Alue on maisemallisesti Viron parasta ja turisteille ennennäkemätöntä. Autolla liikkussa niistä pääsee nauttimaan esimerkiksi Peipsijärven ympäristössä. Alue on myös historiallisesti merkittävä, ja historiamatkailu onkin alueella oma erinomainen lisänsä. Myös turvallisuus on hyvällä tasolla, eikä järjestyshäiriöitä ole esiintynyt.

Heino Toursilla laivayhteys Kotkasta Itä-Viroon nähdään myös tulevaisuuden kannalta merkittävänä. Jo nyt on nähtävissä lisääntynyt matkailu Euroopasta Suomeen ja pohjoiseen. Ilmastonmuutos saattaa vaikuttaa piristävästi Keski-Euroopasta Suomeen suuntautuvaan matkailuun tulevaisuudessa.

Tällä hetkellä kumipyörämatkustus Euroopasta suuntautuu Tallinnan ja Helsingin kautta suoraan pohjoisen suuntaan. Lapin matkailu Euroopasta on lisääntynyt ja tulee lisääntymään edelleen. Puhutaan ”lumimatkailusta” sillä Keski-Euroopan rinteet ovat olleet ”mustia”. Matkailu on paljolti vielä lentomatkustusta, mutta lentolippujen hinnat tulevat nousemaan, ja tunnetaan myös ”lentohäpeää”.

Tämä muutos saattaa luoda markkinan automatkailulle Keski-Euroopasta pohjoiseen Suomeen. Nykyisellä mallilla Itä-Suomi jää sivuun. Tarjonnan laajentaminen myös itäisen Suomen suuntaan mahdollistaisi osan turistivirrasta laajemmalle alueelle Suomessa. Jos kuljettaisiin Euroopasta Sillamäkeen ja Kotkan kautta itäiseen Suomeen saataisiin matkustajavirta Itä-Suomen kaupunkien kautta. Italiasta Pohjois-Norjan Skibotniin on matkaa noin 4000 kilometriä Sillamäen ja esimerkiksi viitostien tai Joensuun kautta kulkien. Tämän reitin varrella asuu 250 milj. ihmistä, joten matkustajapotentiaali olisi valtava.

Tämäkin vaatii pitkällisen markkinoinnin ja myyntiagenttien hankkimisen Euroopasta, jotta matkoja saataisiin myytyä. Suurilla matkatoimistoilla ja varustamoilla on omat organisaatiot ja osaaminen tämänkaltaista myyntiä varten. Pienillä toimijoilla ei ole tähän mahdollisuuksia.



### 8.3 Matkapojat/ Elämys Group

Matkapojat on yhdistynyt yhdistyneet Elämys Groupin kanssa, mutta toimivat täysin erikseen omana yrityksenään. He tekevät matkoja lukuisiin Euroopan kohteisiin, mutta Baltian suunta on heidän päämarkkina-alueensa ja Viroon he tekevät yli 300.000 matkaa vuodessa. He ovat Suomen suurin bussimatkojen järjestäjä Baltian suuntaan. Suurin osa matkoista suuntautuu Tallinnaan, ja Pärnuun. Jonkin verran tehdään myös matkoja Itä-Viroon Narvaan ja Tarttoon. He käyttävät kaikkia suuria varustamoja, jotka liikennöivät Viroon.

Heidän asiakkaansa ovat 70-prosenttisesti Kehä III ulkopuolelta. Suuret laivayhtiöt markkinoivat matkoja pääsääntöisesti kehä III sisäpuolella. Matkalaiset ovat noin 60-prosenttisesti erilaisia ryhmiä, pikkujoulumatkoja, seuroja ja yhdistyksiä. Alueellisesti he asuvat Itä-Suomen alueella Joensuu - Savonlinna akseliilta etelään ja jonkin verran Pirkanmaan sekä Satakunnan alueella. Kotka voisi olla sijainniltaan hyvä meren ylityspaikka. Heidän asiakkaansa ovat pääosin pariskuntia iältään 50+.

Itä-Virossa he järjestävät matkoja Narvaan, Narva -Joensuu kylpylöihin, Kohtlaan ja Toilaan noin sadan kilometrin säteellä Sillamäestä. Sillamäen satama on heille tuttu ja satamatoiminnot ovat heidän mielestään riittävät. Bussilla pääsisi suoraan laivaan ja laivasta pois matkustajat kyydissä. Narvassa turvallisuustilanne on hyvä, ja alueella on paljon nähtävää mikä olisi markkinoinnin kannalta positiivinen asia. Myös alueen hintataso on noin 30 % alhaisempi kuin Tallinnassa.

Laivamatkasta Kotkasta he totesivat, että lähtöpaikka toisi heille säästöä, sekä matkalaisille lyhennystä matka-aikaan. Tällaisen matkan tarkoitus on mennä jonnekin kohteeseen ja sinne pääseminen on vain ”pakollista siirtymäaika”. Jos laivamatka kestääkin 6,5 tuntia menetetään säästetty aika siinä. Tallinna – Helsinki väli kestää noin 2h 15 min. joten matka-aika pitenisi parilla tunnilla ja se on markkinoinninkin kannalta liikaa.

Myös käytetty alus on tärkeä, sillä matkustajilla on tänä päivänä erilaisia suurten varustamojen tarjoamia klubikortteja alennuksineen. Tunnettu merkki saa tästä etua yksilömatkustajan suunnitellessa matkaa.



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Koska kyseessä on siirtymämatka ei laivalta vaadita palveluja niin paljoa kuin yön yli matkoilla. Laivan yleinen siisteys, buffet-ruokailu ja kahvila ovat riittävät palvelut, sekä riittävästi istumatilaa. Esimerkiksi Finnlinesin ”vapautuneet alukset” Mariella ja Rosella esimerkkinä olisivat täysin riittävät. Laivan aikataulu on myös erittäin tärkeä kerättäessä ihmisiä pitkältä matkalta. Lähdöt eivät saa olla liian aikaisin. Uuden aluksen ja reitin tulo tarkoittaisi pitkän ajan markkinointia ja markkinointisopimusten tekoa varustamon kanssa. Ollaanko päätoimija vai vain osana myyntiä? Tämä vaikuttaa matkojen hintaan.

## 8.4 Pohjolan Matka

Pohjolan Matka järjestää ryhmämatkoja, tilausajoja, ja suunnittelee matkapaketteja, sekä heillä on myös linjaliikennettä. Busseja on 200 kappaletta. He järjestävät laivayhteysmatkoja Helsinkiin ja sieltä kohdemiin Suomesta 4. – 5- ja 6-teiden kautta. Matkustajista 6. -tien kautta Itä-Suomesta tällä hetkellä tulee vain 1-2 prosenttia kokonaisuudesta, siis matkustajien osuus Itä-Suomen kaupungeista Joensuusta lähtien on hyvin pieni. He ovat tehneet ryhmämatkoja myös Narvaan. Virossa etäisyydet ovat lyhyet, joten matkoja voidaan tehdä Tallinnan kauttakkin mihin tahansa Viron kaupunkiin.

Laivojen kulkuajoista meren yli he totesivat, että siirtymäliikenteessä 2–3 tuntia on sopiva, koska se vertautuu Helsinki – Tallinna välille. Jos matka-aika laivalla on pidempi, tulisi laivan itsessään olla matkan kohde, ja palvelutason pitäisi olla korkeampi kuin vain siirtymäliikenteessä. Myös aikataulut ovat ratkaisevia, lähtöjä ei voi olla bussimatkustajien kannalta ennen klo. 14.00 koska muuten lähtökaupungista tulo on liian aikaista. Bussikuljettajan maksimiaika ajossa, sekä valmiudessa on 16 tuntia vuorokaudessa, tämä aika täyttyy, jos esimerkiksi Suomessa ajetaan 6 tuntia, laivan ylitysaika on 6 tuntia, niin siirtymään kohteeseen jää enää 3–4 tuntia. Lisäksi tämä on kustannuksia lisäävä tekijä. Tosin voidaan myös järjestää kuljettajalle lepoaika laivalla hyttipaikalla. Helsinkiä ja Tallinnaa he eivät kokeneet ruuhkaisina matkan sujumuuden kannalta. Päinvastaiseen liikenteeseen Keski-Euroopasta Suomeen he eivät nähneet tulevaisuudessakaan potentiaalisena kuin korkeintaan kausiluonteisesti.



## 9. BENCHMARKING ITÄMEREN LIIKENTEESTÄ

Suomeen on hankittu useita uusia aluksia, sekä investoitu jo käytössä oleviin aluksiin aivan viime vuosina 2021–2024. Nämä alukset ovat yhdistelmäaluksia, joilla voidaan kuljettaa sekä rahtia että matkustajia. Finnlines, Wasaline, Tallink, Viking Line ja Eckerö Line ovat kaikki investoineet uusiin aluksiin, yhteensä 8 uutta alusta, viisi LNG alusta ja kolme vähäpäästöistä biopolttoaine valmiudella. Vanhempia aluksia on myös uudistettu, tehostaen ja vähentäen polttoaineen kulusta. Nämä antavat vertailupohjaa mahdollisille aluksille, jotka voisivat kulkea Kotkasta Viron satamiin.

Mitä sellaista heillä on, joka mahdollistaa liikenteen ja mitä on syytä ottaa huomioon, kun suunnitellaan uusia laivareittejä? Tässä on selvitetty näiden uusien reittien rakentamisen edellytyksiä. Viking Line toi uusimman laivansa Viking Gloryn Turun ja Tukholman välille maaliskuussa 2022. Tallink on uudistanut kalustoaan. Silja Serenadea ja Silja Symphonyä on viime vuosina uudistettu kymmenillä miljoonilla euroilla. Helsinki–Tallinna-reitillä on aloittanut kaksi uutta laivaa, Megastar vuonna 2017 ja MyStar vuonna 2022. /5/

Jo nyt reiteillä olevat alukset luovat kovan kilpailutilanteen, jossa hinnoittelu on tiukka, eikä suuriin katteisiin päästä. Uuden reitin avaaminen vaatisi pitkän markkinointityön, sillä matkustajat, sekä laivurit ja huolintaliikkeet ovat tottuneet käyttämään perinteisiä yrityksiä. Jos alus on suhteellisen uusi, niin kuin se tällaisessa kilpailutilanteessa pitäisi olla, niin investoinnin takaisinmaksuaika on joka tapauksessa pitkä.

Rahtiliikenteelle aluksen markkinointi on nopeampaa, sillä yritykset sekä huolintaliikkeet ovat nopeita tekemään muutoksia, kunhan vain kustannusrakenne on kilpailukykyinen. Aikaisemmissa projekteissa on selvitetty, että matkustajaliikenteen markkinointi tulisi aloittaa jo hyvissä ajoissa ennen liikenteen alkua. Lisäksi matkustajaliikenteen markkinoinnissa tulee ottaa huomioon uutuudenviehätys. Mitä tällä laivareitillä on sellaista mitä toisilla ei ole?

Lisäksi myyntivalttina on laivaan ja satamiin pääsyn helppous. Helsinki -Tallinna -Tukholma ja muut Ruotsin satamat ovat hyvin ruuhkaisia satamia. Autolla liikkujat arvostaisivat satamatoimintojen väljyyttä ja helppoutta sekä lähtö- että päätesatamassa. Odotettavissa oleva matkustaja- sekä rahtipotentialin pitää



olla riittävää, jotta voidaan alkaa suunnitella uutta reittiä ja kuljetuskanavaa. Tai vaihtoehtoisesti onko olemassa oleva kuljetuskanava korvattavissa jotakin lisäarvoa antavalla uudella kanavalla?

Uusilla aluksilla on huomioitu myös ympäristöystävällisyys, esimerkiksi Wasalinen Aurora Botniaa markkinoidaan maailman ympäristöystävällisimpänä aluksena. Ympäristöystävälliset uudet alukset ovat kalliita, mutta reittien markkinoinnin kannalta tärkeitä ominaisuuksia luksustarjonnan lisäksi. Benchmarkkaukseen ja tarkempaan tarkasteluun, on valittu kaksi uutta alustyyppiä, joiden odotukset toiminnan kannattavuudesta ovat positiiviset.

## 9.1 Wasaline m/s Aurora Botnia

Tämä alus aloitti liikenteen Vaasan ja Uumajan välillä 2021. Alus on suunniteltu nimenomaisesti juuri tälle välille. Wasalinen omistavat yritysten kautta Vaasan ja Uumajan kaupungit. NLC Ferry Ab Oy on Suomessa rekisteröity varustamoyritys, joka vastaa varustamon liiketoiminnasta. Aiemmat alukset samalla reitillä ovat olleet vanhoja ja muuhun käyttöön alun perin suunniteltuja. Aurora Botnia on siis räätälöity juuri kyseiselle reitille markkinatutkimuksen ja jo olemassa olleen kysynnän kautta.

”Alus kulkee joka viikonpäivä 1–2 lähtöä molempiin suuntiin. M/S Aurora Botnia on moderni matkustaja-autolautta kahdella rahtikannella. Aluksen kuljetuskapasiteetti on 935 matkustajaa ja 1500 rahtimetriä. Alus on suunniteltu ympäristöystävälliseksi. Satamissa voidaan käyttää maasähköä sekä akkuenergiaa. Moottoreita voidaan käyttää usealla eri polttoaineella sekä akkuenergialla. Tärkein polttoaine on nesteytetty maakaasu, LNG. Aluksessa on valmius käyttää myös biokaasua polttoaineena. Aluksessa on neljä moottoria, joita käytetään erikseen ja niitä on mahdollista käyttää erilaisilla polttoaineilla.

Tulevaisuudessa voitaisiin muuttaa yksi moottori käyttämään e-metanolia. Tätä vielä tutkitaan yhteistyössä Wärtsilän ja Liquid Windin kanssa. E-metanoli on kuitenkin selkeästi kalliimpaa kuin nykyiset polttoaineet.



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Reitillä kulki aiemmin Wasa Express, joka on myyty ulkomaille. Kyseessä on siis vanha reitti, jonka matkustajapotentiaali oli jo tiedossa. Wasa Express oli käyttökustannuksiltaan huomattavan paljon suurempi verrattuna nykyiseen. Päästöt ovat uudella aluksella noin 70 % pienemmät LNG:tä käytettäessä.

Kaupungit päättivät vuonna 2013, että laivaliikenne on reitillä välttämätöntä kaupunkien taloudellisen, infrastruktuurin ja yleisen kehityksen kannalta. Kaupunkien voimakas rooli mahdollisti pitkäjänteisen strategisen kehityksen. Liikenteen ylläpitämiselle ei näyttänyt olevan edellytyksiä yksityisen sektorin hoidossa. Laivan hankinnalle oli alun perin tarkoitus saada taloudellista tukea EU:lta, mutta tämä ei kuitenkaan toteutunut. Laivan hankintaan saatiin EU-lainoitus.

Laivan käyttöaste vaihtelee vuodenaikojen mukaan. Rahdin volyymissä ei ole suuria eroja, mutta matkustajavolyymissä on. Talvikautena 2022 laivalla on ollut 18 lähtöä viikossa, siis 9 edestakaista matkaa. Kesällä tullaan ajamaan 22 lähtöä viikossa (11 edestakaista matkaa). Arkipäivien aikataulut määräytyvät pitkälti rahtiliikenteen tarpeista, kun taas viikonlopun aikataulut pyritään järjestämään sellaisiksi, että ne ovat optimaalisia lyhytristeilymatkustajille.

Normaalisti matka-aika on neljä tuntia, mikä merkitsee melko alhaista 13–14 solmun matkanopeutta. Pieni osa matkoista ajetaan 3,5 tunnin matka-ajalla. Yleensä satama-aikaan on varattu yksi tunti, joissakin tapauksissa vain 45 minuuttia. Kapasiteettia laivalla olisi periaatteessa useampiinkin lähtöihin. Laiva pystyisi helposti tekemään kaksi edestakaista matkaa vuorokaudessa, vieläpä ilman että yöaikaa olisi pakko hyödyntää, mutta markkina ei vaadi niin korkeaa käyttöastetta. Tämä tarkoittaisi 28 yksittäistä matkaa viikossa. Laiva on varsinaisesti tarkoitettu vain päiväliikenteeseen. Matkustajahyttejä käytetään pääosin rekkakusien lepotiloina.

Vuoden 2021 luvut kertovat, että yritys on pystynyt toipumaan tehokkaasti pandemiasta huolimatta siitä, että pandemia on vaikuttanut toimintaan melkein koko vuoden ajan. Perinteisesti rahdin ja matkustajien osuudet liikevaihdosta ovat olleet 65 % matkustajat ja 35 % rahti. Pandemian seurauksena matkustajien osuus romahti mutta palasi hyvää vauhtia entisiin osuuksiin.





MS Aurora Botnian hankintahinta on ollut noin 120 MEUR. Omistajien mukaan hanke on taloudellisesti kuitenkin realistinen ja terveellä pohjalla. Omistajat tavoittelevat jatkuvuutta ja liikenteen tuomia moninaisia yhteiskunnallisia etuja alueiden talouselämälle. Taloustarkastelun pohjaksi on otettu suhteellisen pitkä takaisinmaksuaika, 22 v.

Liiketoiminnan kasvulle on hyvät edellytykset yleisesti ja erityisesti seurauksena uuden laivan mukanaan tuomista houkutuksista. Tämä liittyy tietysti etupäässä matkustajaliikenteeseen, mutta myös rahtiin, jossa määrät ovat kasvussa. MS Aurora Botnia voi kuljettaa aikaisempaa suurempia ja leveämpiä yksiköitä.

Matkustajamäärä on selkeästi kasvanut vuodesta 2020 huolimatta siitä, että pandemialla on ollut suuri merkitys koko vuoden 2021. Rahtiyksiköiden määrässä pandemialla ei näytä olleen mitään vaikutusta mutta kasvu näyttää kuitenkin kiihtyneen varsin paljon pandemian jälkeen ja MS Aurora Botnian aloitettua liikenteen.

Rahdin kehitys on luonnollisesti seurausta Merenkurkun kummallakin puolella olevasta yleisestä taloudellisesta kehityksestä ja teollisuushankkeista. Kaistametrejä lastiyksiköille on 1500. Talvikautena kuormitus on usein tasolla 30–50 yksikköä per matka.

Matkustajaliikenne koostuu yksittäisistä matkoista, lyhytristeilyliikenteestä sekä konferenssipaketeista. Painopiste on ollut selkeästi suomalaisissa matkustajissa, mutta Wasaline edelleen kehittää markkinointia Ruotsin puolella matkustajien houuttelemiseksi. Risteilyliikenne keskittyy kesäkauden ulkopuolella voittopuolisesti viikonloppuihin, yhden päivän edestakaisia risteilyjä ja viikonloppujen hotellipaketteja. Aikataulut on nykyään sovitettu etenkin Suomesta lähteville matkaajille edullisiksi. Talvikautena matkustajat tulevat pääasiassa Vaasan ja Uumajan lähialueilta, joiksi katsotaan 300 km:n etäisyys Vaasasta ja Uumajasta. Kesällä samoin kuin esimerkiksi hiihtokautena matkustajia saadaan paljon laajemmalta alueelta. Esimerkiksi talven hiihtolomakautena on ollut matkoja, joissa matkustajamäärä on ylittänyt 700 eli on oltu lähellä maximikapasiteetin lukuja.

Konferenssitoiminnalle Wasaline odottaa merkittävää kasvua, etenkin koska Ms Aurora Botnialla on huomattavasti paremmat ja suuremmat kokoustilat kuin oli MS Wasa Expressillä. Yhdistämällä kaikki



kokoushuoneet yhdeksi saadaan tila jopa 150 hengelle. Kiinnostus laivakonferensseihin on lisääntymään päin.” /6/

## 9.2 Finnlinesin Finnsirius ja Finncanobus

Finnlines on tuonut uuden Ropax-aluksen Finnsiriuksen syksyllä 2023 välille Naantali Kapellskär. Sen sisarus Finncanobus aloitti liikennöinnin helmikuussa 2024 samalla reitillä. Yhtiöllä on vahva asema erityisesti kumipyöräliikenteen merikuljetuksissa.

”Finnlines kuljettaa yli kolmanneksen noin miljoonasta rekasta, jotka kulkevat kolmen tärkeimmän merisillan kautta Suomesta Ruotsiin, Saksaan ja Viroon. Nämä merisillat yhdistävät Suomen muuhun Eurooppaan. Finnlines on onnistunut kasvattamaan matkustajamääriään, mutta sen pääpaino on edelleen rahtiliikenteessä. Konsernin liikevaihdosta 90 prosenttia tulee rahdista. Kahdelle uudelle alukselle pääsevät kyytiin myös risteilymatkustajat. Finnlinesin matkustajamäärät kasvoivat kesällä 2023 Suomi–Ruotsi-reitillä jopa 50 prosenttia.

Finnlinesin markkinaosuus on yli 70 prosenttia Turun ja Tukholman välisellä reitillä. Alukset liikennöivät jatkuvasti. Varustamo kilpailee osin eri matkustajista kuin Turusta liikennöivät laivayhtiöt. Konsepti on erilainen kuin muilla yhtiöillä, sillä Finnlinesillä on paljon niin sanottuja tarvematkustajia. Tämä avaa monille Ahvenanmaalla asuville uuden mahdollisuuden matkustaa mantereelle joko Suomeen tai Ruotsiin.

Uudet alukset käyttävät dieselmoottoreita, jotka ovat paljon tehokkaampia ja vähäpäästöisempiä kuin aiemmin. Isot laivamoottorivalmistajat kehittävät moottoreita, jotka käyvät vihreillä polttoaineilla ja kun niitä polttoaineita on saatavilla useissa satamissa, voidaan siirtyä niihin. Niiden aika ei kuitenkaan ole vielä.

Finnlines-konserni tulos heikkeni tammi-syyskuun osalta vuonna 2023. Raportointikauden tulos oli noin 57 miljoonaa, kun se viime vuonna oli noin 100 miljoonaa euroa. Liikevaihto kohosi kuitenkin jonkin verran. Geopoliittinen tilanne on edelleen epävakaa, todetaan konsernin tiedotteessa.



Matkustajamäärien kehitys on ollut erittäin hyvä. Lastimäärien laskusta huolimatta Finnlines kykeni säilyttämään markkinaosuutensa. Finnlines otti vastaan kolme hybridi-ropo-alusta jo vuonna 2022. Finnsirius korvaa reitillä sitä pienemmän Star-luokan Europalink-ropax-aluksen. Europalink siirtyi Ruotsin ja Saksan väliselle linjalle.” /7/

### 9.3 Kristina Cruises

Kristina Cruises otettiin vertailukohteeksi sen järjestämien Ropax-alus matkojen vuoksi, sekä heidän pitkän kokemuksensa Kotkasta Itämerelle suuntautuneen alusliikenteen vuoksi. Heillä on toimipiste Kotkassa sekä 35 vuoden kokemus Itämeren liikenteessä useilla reitti -ja risteilyaluksilla. Nykyään Kristina Cruisesilla ei ole omaa laivakalustoa ja he tekevät yhteistyötä mm. Finnlines -konsernin kanssa välittämällä matkoja mm. Finnlinesin kalustolle lähiristeilyinä Itämeren alueella.

Lähiristeilyalukset ovat Ropax-aluksia ja niissä kulkee sekä rahtia, että matkustajia n. 300 kerrallaan. Alukset lähtevät Vuosaaren satamasta Saksaan, Ruotsiin ja Tanskaan. Kristina Cruises välittää aluksille vain matkustajia, ei rahtia. Matkat markkinoidaan tietyille päivämäärille ja ovat siten kertaluonteisia sekä ajoittuvat esimerkiksi juhlapyyhiin ja kausilomiin. Oletuksena on, että silloin saadaan myytyä enemmän matkoja. Aikataulutetuille reiteille ei riitä tasaista matkustajavirtaa. Kristina Cruisesin välittämien matkustajamäärien osuus on muutaman tuhannen luokkaa vuositasolla, joista suurin osa tulee Uudenmaan maakunnasta ja noin 10 % Kotkan lähiseudulta.

Viron suunnan liikenteelle on vaikea nähdä kannattavuusperusteita, muualta kuin Helsingistä Tallinnaan. Sitä on vuosien mittaan kokeiltu, mutta matkustajamäärät eivät ole olleet riittäviä. Viron suuntaan on useita laivayhtiöitä, jotka ovat kilpailuttaneet hinnat alas, ja lyhin väli Viroon on välillä Helsinki - Tallinna, tällöin kilpaileva linja johonkin toiseen satamaan on kalliimpi, eikä pystytä kilpailemaan hinnoilla. Jos ajatellaan reittialusta Kotkan ja Viron välille tulee rahdilla olla niin suuri volyyymi, että se tekee reitin kannattavaksi. Risteilymatkustus on sitten ”kirsikkana kakun päällä”. Hyvin merkittävä asia on myös aikataulu risteilymatkustuksen osalta, sekä laivan ”laatu”.



Tuetut matkat ovat tietysti eri asia, mutta tuelle pitäisi olla hyvä peruste joko huoltovarmuusmielessä tai matkustajamääriin pohjautuen. Esimerkiksi korona-aikana Ruotsiin suuntautuva liikenne oli volyymiltaan kaikesta huolimatta aika suurta, ja huoltovarmuuskeskus tuki tätä liikennettä. Itäisen Itämeren alueen matkustukselle on vaikea löytää tällaista perustetta.

## 9.4 Muut matkustajalautta yhtiöt

Tutkimusta tehtiin myös muiden Itämeren alueella liikkuvien laivayhtiöiden toimista ja tässä on tiivistetysti kerrottu heidän tilanteestaan. ”Kiinalaisturistit olivat varustamoille yleensä merkittävä asiakasryhmä. Heidän puuttumisensa laivoilta näkyy varustamojen matkustajamäärässä ja tuloksessa, sillä kiinalaisten tekemien verovapaiden keskiostosten määrä oli selvästi suurempi kuin muilla asiakasryhmillä. Pelkästään Tallink Siljan laivoissa matkusti vuosittain noin 350 000 kiinalaisturistia.

Kesäisin laivoilla oli myös amerikkalaisturisteja. Mutta Ukrainan sodan takia moni yhdysvaltalainen on tällä hetkellä haluton varaamaan matkaa Atlantin yli Eurooppaan. Matkakohteen valinnassa vaikuttavat Yhdysvaltain ulkoministeriön matkustusohjeet kansalaisille. Varustamojen mukaan Ukrainan sota ei ole vaikuttanut matkavarauksiin. Vuonna 2021 Tallink Silja kuljetti laivoillaan 2,9 miljoonaa matkustajaa. Ihmiset matkustavat aluksi naapurimaihin, ja tekevät sen laivoilla.

Eckerö Line odottaa laivoille varsinkin Eurooppaan matkaavia automatkailijoita, ja Viking Linen myyntiä vauhdittaa juuri Suomen ja Ruotsin väliset matkat aloittanut uusi Viking Glory. Viime vuonna yhtiön laivoissa matkusti 2,3 miljoonaa ihmistä. Varauksia on tehty jopa enemmän kuin vastaavaan aikaan vuonna 2019, joka oli matkustuksessa viimeinen normaali vuosi ennen pandemiaa. Uusi alus lisää selvästi kiinnostusta risteilymatkustamiseen, ja patoutunut kysyntä purkautuu.

Sodan lisäksi on suuri huolenaihe ollut kallis polttoaine. Viking Line onkin rahtiliikenteessä ottanut käyttöön polttoainelisiä. Polttoainelisiä on luvassa myös vuoden 2024 matkustajaliikenteeseen. Lisäksi käytössä on matkojen dynaaminen hinnoittelu, jolloin edullisempia lippuja voi olla tarjolla normaalia vähemmän.” /8/



## 10. YHTEENVETO LAIVAREITTIIEN VERTAILUISTA JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Liiketoimintapotentiaaliin ja kannattavuuteen vaikuttivat etenkin rahtiliikenteen osuus Finnlinesin (90 %) kuin Wasalinekin (35%) osalta liikevaihdosta, sekä uusien laivojen korkealaatuiset palvelut. Naantali Kapellskär välillä on paljon valmiina olevaa asiakaspotentiaalia niin rahdin kuin matkustajienkin suhteen mm. paljon työmatkaliikennettä. Korona-aika vaikutti paljon matkustajamääriin ja yhtiöt saivatkin tukea korona-ajan liikenteeseen huoltovarmuuskeskukselta tappioiden kattamiseksi.

Läntisen Suomen lähinnä Ruotsiin suuntautuvan liikenteen infrastruktuuri on ollut jo pitkään olemassa ja näin ollen laivayhtiöiden on ollut vähemmän riskialtista investoida uusiin aluksiin, lisänä ovat olleet kaupunkien tahtotila, sekä myös kaupungeilta saatu riittävä tutki toiminnan jatkamiseksi. Kuitenkin kaikesta tuesta huolimatta, Vaasa – Uumaja reittiä ei vielä ole saatu kannattavaksi, vaikka matkustaja- sekä rahtimäärät ovat koko ajan koronan jälkeen kasvaneet. Vaasa - Uumaja reittialus on kaupunkien omistama yhtiöiden kautta, eikä se saanut EU-tukea hakemisesta huolimatta. Lainarahaa he saivat Euroopan keskuspankilta.

Koronan jälkeen matkustajaliikenteessä on ollut selkeää kasvua, samoin rahtiliikenteessä. Tämä antaa tietysti mahdollisuuksia uusille toimijoille, mutta miten kasvu on suuntautunut ja voiko suuntaa muuttaa? Ruotsiin suuntautuva matkustajaliikenne, työmatkaliikenne, sekä rahtiliikenne on potentiaaliltaan merkittävää. Tallinna on pääväylä Viron suuntaan, eikä siihen ole näköpiirissä muutosta. Onko tähän liikenneinfrastruktuuriin mahdollista tehdä volyymiltaan tarpeeksi suuria muutoksia, jolloin matkustajaliikenne ja rahtiliikenne ohjautuisi vaihtoehtoisille reiteille?

Tämänhetkisessä tilanteessa on vaikea nähdä lähitulevaisuudessa muutoksia itään päin suuntautuvalla liikenteelle. Mitkä olisivat ne houkutuskeinot, joilla matkustajat saataisiin valitsemaan idän suunta matkailulle verrattuna Ruotsiin ja Tallinnaan?

Selkeästi on tullut markkinoinnissa esiin uusien tasokkaiden alusten viehätys, ja koronan jälkeinen ”patoutunut” paine päästä taas risteilemään. Uusilla aluksilla myös rahdin osuus on merkittävä.



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Matkustajapotentialiaali, vaikka sitä olisi paljonkin, ei yksin riitä. Rahtipotentialiaalia ohjautuu samoille reiteille kuin missä on myös matkustajapotentialiaalia, sillä kova kilpailu suurempien matkustajamäärien kanssa ”auttaa” laskemaan rahdinkuljetusten hintaa, joka matkustajalautoilla on hyvin edullinen. Jos matkustajapotentialiaalia on ”liian vähän” nostaa se rahdin hintaa. Rahtipotentialiaalia pitäisi olla myös Viron ja HaminaKotkan sataman välille jo olemassa olevan lisäksi.

Matkustajapotentialiaaliin Itämeren osalta kokonaisuutena on vaikuttanut niin kiinalaisten, venäläisten kuin amerikkalaistenkin turistien poisjäänti, ja kasvu onkin ollut kotimaan lähimatkailun varassa. /9/

## 11. HAMINAKOTKAN SATAMAN VALMIUS UUDELLE REITILLE

HaminaKotkan satamassa tehtiin haastattelututkimus sataman asiantuntijoiden kesken. HaminaKotkan satamalla on hyvä valmius ottaa vastaan uusi alus mahdolliselle reitille. Kantasatamassa on uusi lähes käyttämätön matkustajaterminaali, joka voidaan käyttöön otettaessa varustaa kaikin matkustajasatama palveluin. Matkustajaterminaali on rakennettu tukirahoituksella Pietariin suuntautuvaa matkailua ajatellen ja sulkujen vuoksi se on nyt käyttämätön.

Ajateltaessa jatkuvaa reittiliikennettä satamaan tulee laituripaikalle lähitulevaisuuden energiaratkaisuna investoida maasähkön käyttömahdollisuus aluksille. Tällä hetkellä sitä ei ole. EU direktiivi edellyttää 40 vuosittaisen käyntikerran omaavalle alukselle vuoteen 2030 mennessä, maasähkön käyttöä. Satamalle se on investointina miljoonaluokkaa.

HaminaKotkan sataman liikenne on ollut muutoksessa ensin koronan ja sitten rajasulkujen, sekä pakotteiden vuoksi. Korona ei vaikuttanut paljoakaan rahtimääriin, jopa jossakin vaiheessa nostavasti. Nyt Venäjän transitoliikenteen jäätyä lähes kokonaan pois ovat rahtimäärät supistuneet. Tähän on vaikuttanut myös metsäteollisuuden heikko markkinakehitys.



Virosta tulee satamaan lähinnä raakapuuta, haketta ja sahanpurua. Suurimmalta osaltaan Kundan satamasta. Jos ajatellaan rahtiliikennettä Itä-Viron suunnasta HaminaKotkan satamaan, niin sitä ei tällä hetkellä ole.

Kustannusriskinä varustamon kannalta uudelle reitille nähtiin edelleen Suursaaren kiertäminen, joka ei todennäköisesti lähivuosina muutu, sekä mahdollisen aluksen fasiliteetit. Helsinki -Tallinna ja Vuosaari - Muuga ovat varteen otettavia kilpailijoita uudelle reitille. Etenkin Vuosaari Muuga reitti on Itä-Suomen suunnasta tuleville automatkailijoille houkutteleva vaihtoehto.

Fasiliteetit ovat hyvät lyhyelle ylitykselle, sekä reitti on vähemmän ruuhkainen kuin Helsingin ja Tallinnan väli. Lisäksi jos puhutaan vanhoista Ropax-aluksista tulevat päästömaksut nostamaan kustannuksia. Satamissa vaadittu laituripaikan maasähkön käyttö koskee myös Viron satamia.

Sataman näkökulmasta on vaikea nähdä reitin kannattavuutta nykyisen infrastruktuurin vallitessa. Jos reitille saataisiin ulkopuolista tukea ainakin alkuvuosille silloin se voisi toimia. Tukirahoituksen myöntäjille tulisi olla hyvät perustelut miksi reittiä pitäisi tukea. Puolustuvoimien roolista satamassa mainittiin ainostaan, että yhteistyösuunnitelmia on olemassa ja valmiustaso on hyvä.

Pohdittaessa haasteita joita mahdollisella reitillä olisi nähtiin seuraavia asioita:

- Kova kilpailu Helsinki – Viro reittien kanssa.
  - Rahtihinta kumipyörälle on todella halpa kyseisellä välillä, vain muutamia satasia. Jotta Kotka – Sillamäki reitti olisi kiinnostava pitäisi sen olla rekalle huomattavasti halvempi kuin Helsingin reitin.
  - Helsingistä on useita lähtöjä päivässä, mikä lisää kilpailukykyä, koska satamassa odotusaikoja ei juurikaan tule.
  - Merimatka Kotkan linjalla on pitempi, mikä lisää merimatkan pituutta ja polttoainekulutusta. Päästömaksujen myötä fossiilisten polttoaineiden hinta nousee entisestään. Myös niiden käyttämisestä joutuu tulevaisuudessa maksamaan entistä enemmän jo alkaneen päästökaupan takia, sekä sekoitevelvoitteiden vuoksi jo vuoden 2024 alusta.
  - Maapuolella ei rahtikuljetuksille synny merkittävää säästöä kuljetuskustannuksissa verrattuna Helsingin reittiin. Puoliperärekan vetäminen maksaa noin 1 € / km. Itä-Suomesta lähtevässä vientikuljetuksessa säästetään Suomen päässä noin 100 km / 100 €, mutta toisessa päässä tuo säästö jo häviää, jos ajatellaan esim. kuljetuksia Puolaan, mikä on iso markkina rahtipuolella.



## 11.1 Steveco

Tutkimuksessa haastateltiin myös satamaoperaattoria joka toimii kaikissa HaminaKotkan satamissa. Stevecolla on laaja ahtaus ja huolintapalvelu, tullaus, tavarankäsittely ja varastointi satama-alueilla. Stevecolla on myös hyvin kattava näkemys sataman toiminnoista.

Venäjän viennin ja tuonnin loppumisella ei ollut suurta vaikutusta Stevecon toimituksiin, mutta maailmanmarkkinatilanne ja siihen liittyvät moninaiset negatiiviset tapahtumat mm. Ukrainan sota, Punaisen meren kriisi, paperiteollisuuden lakot, metsäteollisuuden tuotteiden markkinavaikeudet ja niin edelleen, ovat vähentäneet toimituksia kolmen viimeisen vuoden aikana keskimäärin jopa 30 -40 prosentilla.

Tulevaisuuden energiaratkaisuna ahtauskoneisiin he ovat kokeilleet HVO -dieseliiä, ja se on osoittautunut erittäin hyväksi drop-in -polttoaineeksi. HVO:n korkea hinta toistaiseksi hidastaa siirtymistä ympäristöystävällisempään polttoaineseen.

Viroon suuntautuvaa rahti tai muuta liikennettä Stevecolla ei tiedetä tällä hetkellä olevan. Heidän näkemyksensä mukaan ajatuksella, että Haminakotkasta olisi suora yhteys Kundaan tai Sillamäkeen, niin siinä jonkin verran rahtia myös kulkisi, mutta volyymit olisivat kuitenkin niin pienet, ettei se todennäköisesti olisi taloudellisesti järkevää.

Pääväylä Helsinki -Tallina toimii hyvin mm. yhteyksien sekä frekvenssin vuoksi. Stevecolla on paljon traileriliikennettä Kotkasta Helsinkiin ja sitten Tallinnan kautta Puolaan. Jos ajateltaisiin näiden kuljetusten viemistä Kotkasta esim. Sillamäkeen, joudutaan ne kuitenkin jatkoyhteyden vuoksi kuljettamaan Tallinnaan, mikä on maareittinä aivan saman pituinen. Tie Kotkasta Helsinkiin on erittäin hyvä, etäisyys suhteellisen lyhyt, ja Tallinnankin jatkoyhteyksiin on rakennettu uusia moottoriteitä. Myös alusten kulkutiheys päivittäin on tärkeä. Yksi tai kaksi kertaa päivässä kulkeva alus ei pysty kilpailemaan jatkuvalle liikenteelle. Sillamäen kautta kulkeva liikenne ei olisi kilpailukykyinen näille kuljetuksille. Akkuteollisuuden tulo Kotkaan voi muuttaa tilannetta, mutta se on vielä useiden vuosien päässä.





Varustamojen kanssa on keskusteltu ja jotkut varustamot ovat käyneet kokeilemassa aluksellaan matkustajaterminaalia, sekä ovat pohtineet eri reittivaihtoehtoja myös Kotkan sataman kautta. Nämä pohdinnat eivät ole vielä realisoituneet. Satamaoperaattorin näkemyksen mukaan Suomesta ei löydy varustamoita joka toisi aluksen reitille.

## 12. WEBROPOL -KYSELYN TULOKSET ITÄ-SUOMEN YRITYKSILTÄ

Käytettävissämme oli Cursorin asiakastietokanta, jonka kautta oli tarkoitus lähettää kysymyksiä yrityksille. Osoittautui kuitenkin, että Cursorin asiakkaat ovat ”väärää” kohderyhmää, sillä he eivät ole matkojen järjestäjiä, vaan majoituksen, ja muiden matkailupalvelujen järjestäjiä Kotkan seudulla.

Saimme myös Elinkeinoelämän Keskusliitolta käyttööme heidän yritystietokantansa ja heidän välittämäänsä yrityskyselyn Itä-Suomen alueelle kohdistuen itäisen Suomen yrityksiin, joiden olisi voinut ajatella kiinnostuvan laivareitistä. Kysymykset oli laadittu pohjautuen virolaisten tekemään vastaavaan kyselyyn, jotta vastaukset olisivat vertailukelpoisia. Kysymykset pyrittiin laatimaan selkeiksi ja helpoiksi vastata sekä ne kohdennettiin erikseen lastinkäsittelijöille ja matkanjärjestäjille.

Kysymykset lähetettiin yrityksille huhtikuun 2024 alussa. Kysymysten alustuksena oli selvitys projektin tavoitteesta, eli tutkimus ajatellun laivareitin matkustaja- ja rahtipotentialin määrästä, sekä heidän kiinnostuksestaan käyttää kyseistä reittiä. Kysely oli ”auki” noin kuukauden, mutta emme saaneet yhtään vastausta. Kyselyn ajankohdan osuminen yhtä aikaa lakkojen kanssa saattoi heikentää vastaamisintoa, mutta mielenkiinnon puutekin kertoo jotakin heidän mahdollisista tarpeistaan reitille.

## 13. VIRON KÄYNTI JA SELVITYKSET VIRON TYÖPAJOISTA

Teimme yhteistoiminta- ja tutkimusmatkan Viroon, jossa tutustuimme Kundan ja Sillamäen satamiin, Sillamäen kaupunkiin ja Narvan kaupunkiin. Tapasimme Sillamäen kaupungin johtoa, pormestarit Sillamäestä ja Narvasta, sekä kaupunkien hallituksen jäseniä, piirijohtoa, ministeriön edustajan, koulun edustajia,



yriytysten edustajia ja armeijan johtoa. Yhtenä tavoitteena oli löytää jo olemassa olevaa tai odottamassa olevaa rahti, sekä matkustajapotentialiaa Itäiselle reitille. Raaka-ainepuuta kulkee sekä Kundasta, että Sillamäestä Suomeen. Graniittia tuodaan Suomesta Kundan satamaan. Nämä rahdit eivät ole sopivia Ropax-aluksella kuljetettaviksi. Uusi VKG:n sellutehdas, joka on suunnitelmien mukaan valmistumassa 2027–2028, tulee olemaan volyymiltaan suuri, mutta ei tarvitse, eikä ole rahdiltaan sopiva Suomen ja Viron välistä linjaliikennettä ajatellen.

Kundan satama on suhteellisen pieni, eikä sillä ole valmiuksia matkustajaliikenteeseen. Sieltä lähtee pääasiassa raaka-ainepuuta ja sementtiä sekä tulee graniittimurskaa. Ilman investointeja satamaa ei voi käyttää matkustajalaivaliikenteeseen. Satamassa käy vuosittain keskimäärin noin 500 laivaa.

Sillamäen satama on varsin suuri ja sieltä löytyy hyväkuntoinen maaterminaali. Varsinaista laituripaikkaa ei vielä ole matkustaja-aluksille eikä jalankulkusiltaa, joten matkustajat tulee kyyditä busseilla tai omilla autoilla terminaaliin. Sataman ja kaupungin suunnitelmissa on rakentaa uusi terminaali ja laivapaikka. Satamassa on rautatieyhteys Tallinnan suuntaan, sekä etelään. Satamassa on neljä laivaterminaalia. Sataman kautta on kulkenut rahtia lähes 5 miljoonaa tonnia, eli noin kolmannes verrattuna Kotkan satamaan. Tällä hetkellä rahdin määrä on pudonnut merkittävästi, kuten muissakin satamissa maailmanpolitiikan muutosten vuoksi. Matkustajaterminaalin kustannus olisi noin 20 miljoonaa euroa. Konttiliikenteeseen on mahdollisuus, mutta sitä ei ole ollut. Konttiliikenne on keskittynyt Tallinnan ja Muugan satamiin. Satamassa on käytössä maasähkö aluksille.

Tapaamisissa esitimme kaupunkien johdolle, satamille, sekä yrittäjille kysymyksiä, joihin toivoimme vastauksia. Tässä listattuna kysymykset, jotka myös lähetimme etukäteen, joten heillä oli aikaa valmistautua kysymyksiin.

Viron matkan 3. -5.4.2024 kysymykset:

1. Tulevaisuuden näkymät Sillamäen kaupungilla ja Itä-Viron maakunnalla?

Miten linkittyvät Tallinnaan?



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Venäjän vaikutus? Rajatoiminnot?

Onko näköpiirissä matkustaja ja rahtimäärien muutoksia Itä-Viron alueella?

2. Keitä matkustajia Virosta Suomeen voisi kulkea?
  - a. Minkälaisia määriä vuosi/ kuukausi?
  - b. Olisiko työmatkaliikennettä Kotkaan/ Itä-Suomeen?
  
3. Mitä rahtia voisi kulkea Virosta Suomeen?
  - a. Minkälaisia määriä vuosi/ kuukausi
  - b. Rahdin laatu, kontti, bulkki raaka-ainepuu?
  - c. Mistä satamasta? Kunda Sillamäe?
  
4. Onko liikennettä Keski-Euroopasta Itä-Viroon?
  - a. Mitä liikennettä, turismia? rahtia?
  - b. Jos laivareitti olisi olemassa voisiko silloin ohjata Tallinnan suunnan liikennettä Itä-Viroon?
  
5. Infrastruktuuuri?
  - a. Satamien Infra, Kunda Sillamäe,
  - b. maasähkö laiturissa?
  - c. Palvelut, Terminaalit?
  - d. Tiet alueella?
  - e. Tiet etelään ja länteen, kunto?
  
6. Mahdolliset alukset?
  - a. Ropax?
  - b. Alusten kunto ja ikä?
  - c. Alusten palvelut?
  - d. Onko otettu huomioon päästökaupan vaikutus 2024–2030?



7. Mahdolliset laivurit varustamot?
  - a. Onko kartoitettu virolaisia toimijoita, jotka voisivat aloittaa liikennöinnin?
  
8. Turvallisuustilanne Itämerellä ja Itä-Virossa?
  - a. Merellä olevat riskitekijät? Skenaariot?
  - b. Rajalla olevat riskitekijät?
  - c. Naton ja Puolustusvoimien osuus/ vaikutus?
  
9. Reitille mahdollisesti saatavat tuet?
  - a. Tuen tarve, määrä? / kokonaisuudessaan/ vuosi?
  - b. Tukilähteet, kaupungit? EU, Valtiot, muu tuki?

Viro:

Kysymyksiä: maasähkö ja terminaalin toimivuus?

Tiet lähiympäristössä, Tallinnan suunta, etelän suunta?

Rahti ja matkustajamäärät Suomen suuntaan?

Laivan ikä, päästökaupan vaikutus reitin kannattavuuteen?

Itä-Viron matkailullinen merkitys, Nähtävyydet, kylpylät Narvassa,

Historiamatkailu suomalaisille. Palvelut yleensä?

Hintataso?

Kysymyksiin vastattiin niiltä osin, kun ne koskivat tapaamiemme yhteyshenkilöitä. Sillamäen kaupungilta kuulumme, että he ovat hakemassa 1,2 miljoonalla eurolla CEF Transport -rahoitusta, jolla liikennettä voisi pilotoida. Matkailuklusterin edustajia tapasimme seminaarissa Toila Spa:ssa. Matkailupuolella Virossa on suuret odotukset suomalaisten matkailijoiden osalta venäläisten jäätyä pois. He tulevat markkinoimaan Itä-Viron aluetta Suomeen houkutellakseen suomalaisia matkailijoita alueelle.



Kysymyksiimme saamamme vastaukset osoittivat, että tällä hetkellä, eikä lähitulevaisuudessakaan ole näkyvässä rahtiliikenteen kasvua Suomen ja Viron välillä. Matkustajapotentiaalia voitaisiin saada käytössä olevilla reiteillä voimakkaan markkinoinnin kautta, jonka jälkeen voisi ajatella myös laivareittiä. Tosin on jo useammassakin tutkimuksessa todettu, että ainoastaan matkustajapotentiaali ei riitä, vaan pitää olla myös riittävästi rahtia.

## 14. ANALYYSI ITÄMEREN RAHTI- JA MATKUSTAJALIIKENTEEN MUUTOKSISTA 2022-2024

”Rahdin määrässä Suomen satamiin on tapahtunut laskua koko loppuvuoden 2023 tammikuuhun 2024 asti. Ulkomaan merikuljetukset vähenivät marraskuussa 2023 vuoden 2022 marraskuuhun verrattuna 12 %.

Matkustajaliikenteessä kuljetettiin marraskuussa 2023 yhteensä 0,8 miljoonaa henkilöä. Suomen ja Viron välillä matkusti 438 401 henkilöä, Suomen ja Ruotsin välillä 384 071 henkilöä sekä Suomen ja Saksan välillä 5 979 henkilöä. Vuoden 2022 marraskuuhun verrattuna matkustajien määrä väheni 6 %. Vuoden 2019 marraskuuhun verrattuna matkustajia oli vain 67 %. Matkustajaliikenteessä ei ole tapahtunut suurta muutosta verrattuna syksyyn 2023.

Matkustajaliikenteessä kulki helmikuussa 2024 yhteensä 0,8 miljoonaa henkilöä. Suomen ja Viron välillä matkusti 455 898 henkilöä, Suomen ja Ruotsin välillä 364 814 henkilöä sekä Suomen ja Saksan välillä 9 412 henkilöä. Vuoden 2023 helmikuuhun verrattuna matkustajien määrä kasvoi 2 %.

Merirahtikuljetuksissa tapahtui muutos, helmikuussa 2024 kasvua oli peräti 19 %. Myös Puutavaran viennin arvoon tilastoitiin 32 prosenttia nousua helmikuussa. Paperin ja pahvin viennin arvo nousi myös 32 prosenttia ja paperimassan viennin arvo 12 prosenttia vuoden 2023 helmikuusta.” /10/

### 14.1 Tullin tuoreimmat tilastot

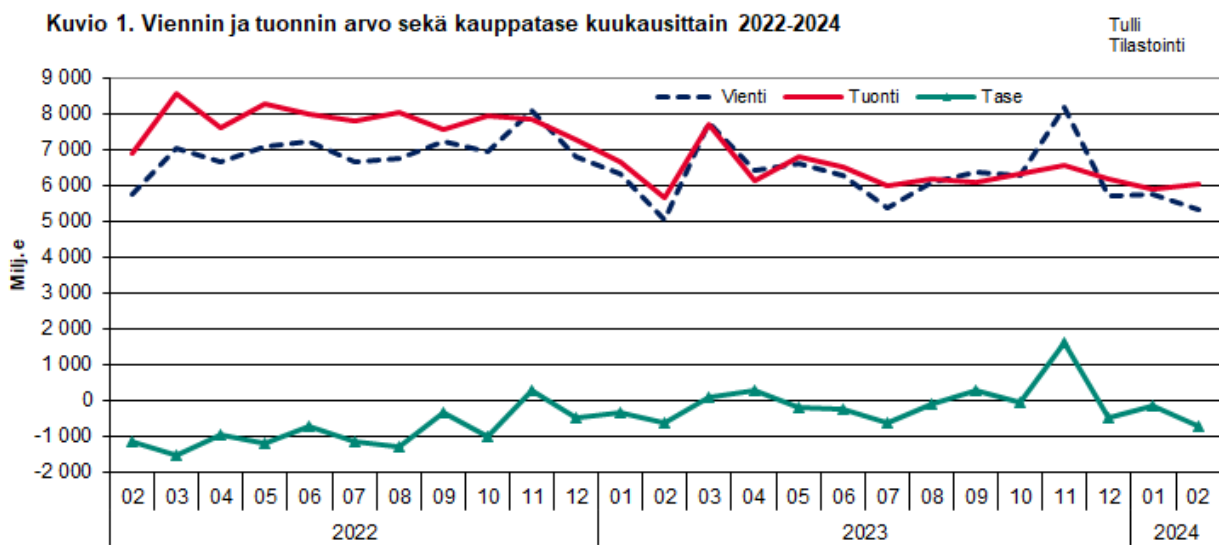
”Suomen tavaraviennin arvo oli Tullin tavaroiden ulkomaankaupan ennakkotilaston mukaan 5,3 miljardia euroa helmikuussa 2024. Viennin volyymi nousi 12,1 prosenttia, mutta vientihinnat laskivat 4,6 prosenttia



vuoden takaisesta. Viennin arvo oli 5,8 prosenttia suurempi kuin vuoden 2023 helmikuussa. Tuonnin volyymi nousi 12,3 prosenttia helmikuussa, mutta tuontihinnat laskivat 5,7 prosenttia vuoden 2023 vastaavasta ajankohdasta. Tuonnin arvo nousi 6,5 prosenttia vertailukuukaudesta ja oli 6,0 miljardia euroa. Vertailukuukautena helmikuussa 2023 satamalakko supisti merkittävästi tavaroiden ulkomaankauppaa. Verrattuna tammikuuhun 2024 viennin arvo laski 7,8 prosenttia, mutta tuonnin arvo kasvoi 2,3 prosenttia helmikuussa 2024.”/11/

”Tammi-helmikuussa yhteenlaskettu viennin arvo laski 2,3 prosenttia ja tuonnin arvo 3,1 prosenttia vuoden 2023 tammi-helmikuuhun verrattuna. Viennin volyymin viimeisimmän 12 kuukauden muutos oli -0,7 prosenttia (12-kuukauden liukuva keskiarvo, maaliskuu 2023 - helmikuu 2024). Tuonnin volyymin vastaava muutos oli -8,4 prosenttia.

Kauppataase oli helmikuussa 720 miljoonaa euroa alijäämäinen. Tammi-helmikuussa alijäämää kertyi 855 miljoonaa euroa. Vuoden 2023 helmikuussa kauppataase oli 640 miljoonaa euroa alijäämäinen ja saman vuoden tammi-helmikuussa 980 miljoonaa euroa alijäämäinen.” /11/



### Metsäteollisuuden tuotteiden viennin arvo nousi helmikuussa



Euroopan unionin  
osarahoittama

KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO



Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu

”Puutavaran viennin arvoon tilastoitiin 32 prosenttia nousua helmikuussa. Paperin ja pahvin viennin arvo nousi myös 32 prosenttia ja paperimassan viennin arvo 12 prosenttia vuoden 2023 helmikuusta. Teollisuuden koneiden ja laitteiden viennin arvo nousi viisi prosenttia, mutta sähkökoneiden ja -laitteiden viennin arvo laski kuusi prosenttia. Energiatuotteiden viennin arvo väheni 23 prosenttia. Raudan ja teräksen viennin arvo nousi 36 prosenttia. Kuparin viennin arvo nousi, nikkelin viennin arvo laski.

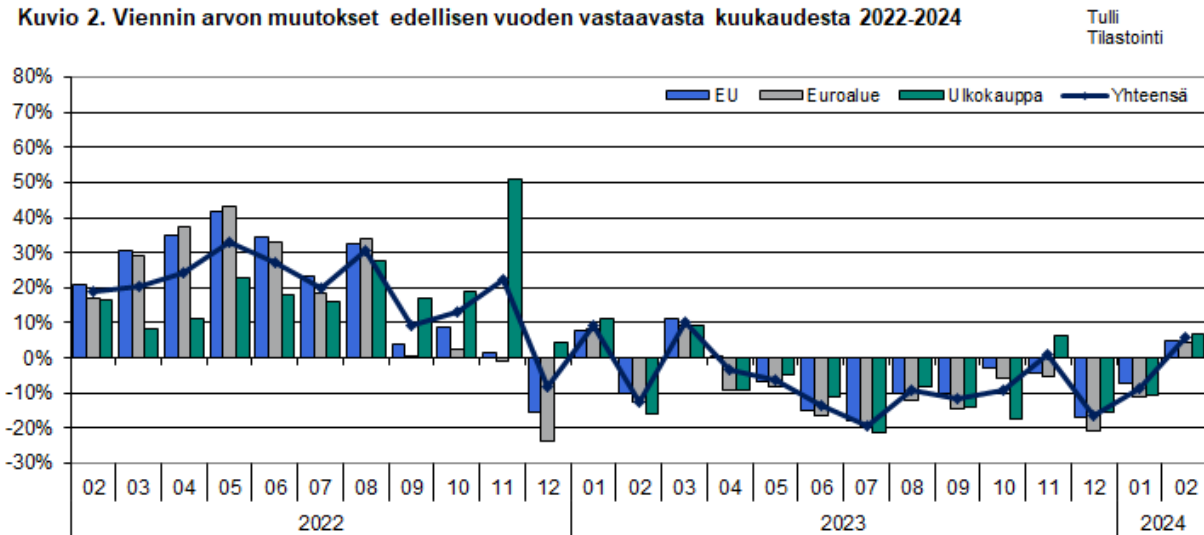
Energiatuotteiden tuonnin arvo nousi 24 prosenttia helmikuussa. Teollisuuden koneiden ja laitteiden tuonnin arvo laski kolme prosenttia ja sähkökoneiden ja -laitteiden tuonnin arvo kuusi prosenttia. Kuljetusvälineiden, lääkkeiden, muovien ja malmien tuonnin arvo nousi.

Sekä ulkokaupan että sisäkaupan viennin volyymi nousi. Viennin arvo EU-maihin nousi helmikuussa ennakkotietojen mukaan 5,0 prosenttia ja viennin arvo EU:n ulkopuolisiin maihin 6,9 prosenttia verrattuna edellisen vuoden vastaavaan kuukauteen. Viennin volyymi EU-maihin nousi 13,2 prosenttia ja ulkokaupan maihin 9,8 prosenttia.

Tammi-helmikuussa 2024 viennin yhteenlaskettu arvo EU-maihin laski 1,7 prosenttia, mutta viennin 12 kuukauden liukuvan keskiarvon volyymi nousi 1,6 prosenttia. Ulkokaupan viennin arvo laski 3,2 prosenttia ja viennin 12 kuukauden liukuvan keskiarvon volyymi 3,7 prosenttia. Helmikuussa viennin arvo Saksaan nousi 8,2 prosenttia ja Kiinaan 15,3 prosenttia. Viennin arvo Yhdysvaltoihin laski 0,1 prosenttia ja Ruotsiin 6,6 prosenttia.



Kuvio 2. Viennin arvon muutokset edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta 2022-2024



Tuonnin arvo EU-maista nousi helmikuussa ennakkotietojen mukaan 0,9 prosenttia, ja tuonnin volyyymi nousi 5,2 prosenttia edellisvuoden vastaavaan kuukauteen verrattuna. Tuonnin arvo EU:n ulkopuolelta nousi 15,7 prosenttia ja tuonnin volyyymi 37,7 prosenttia.

Tammi-helmikuussa 2024 tuonnin arvo EU-maista laski 3,0 prosenttia ja tuonnin 12 kuukauden liukuvan keskiarvon volyyymi 4,7 prosenttia. Tuonnin arvo EU:n ulkopuolelta laski samaan aikaan 3,3 prosenttia ja tuonnin volyyymi 12,7 prosenttia. Helmikuussa tuonti Saksasta nousi 12,1 prosenttia, mutta tuonti Ruotsista laski 11,4 prosenttia. Tuonti Kiinasta nousi 8,2 prosenttia ja tuonti Yhdysvalloista 44,1 prosenttia.” /11/



Euroopan unionin  
osarahoittama

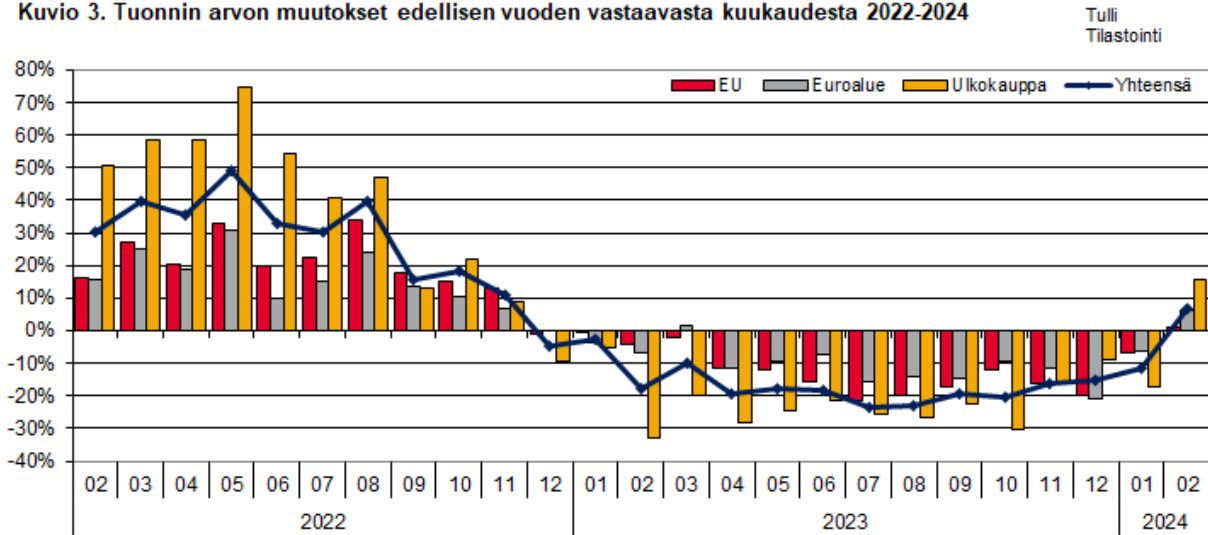
KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO



Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu

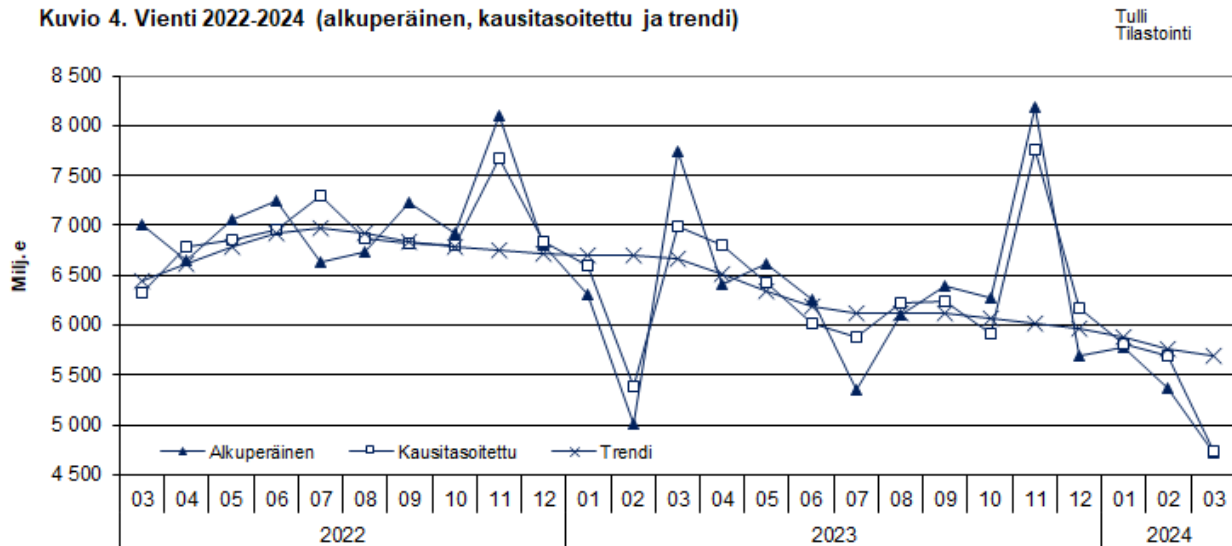


Kuvio 3. Tuonnin arvon muutokset edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta 2022-2024



Viennin muutokset kausitasoitettuna

Kuvio 4. Vienti 2022-2024 (alkuperäinen, kausitasoitettu ja trendi)



Tuonnin muutokset 2022–2024 kausitasoitettuna.



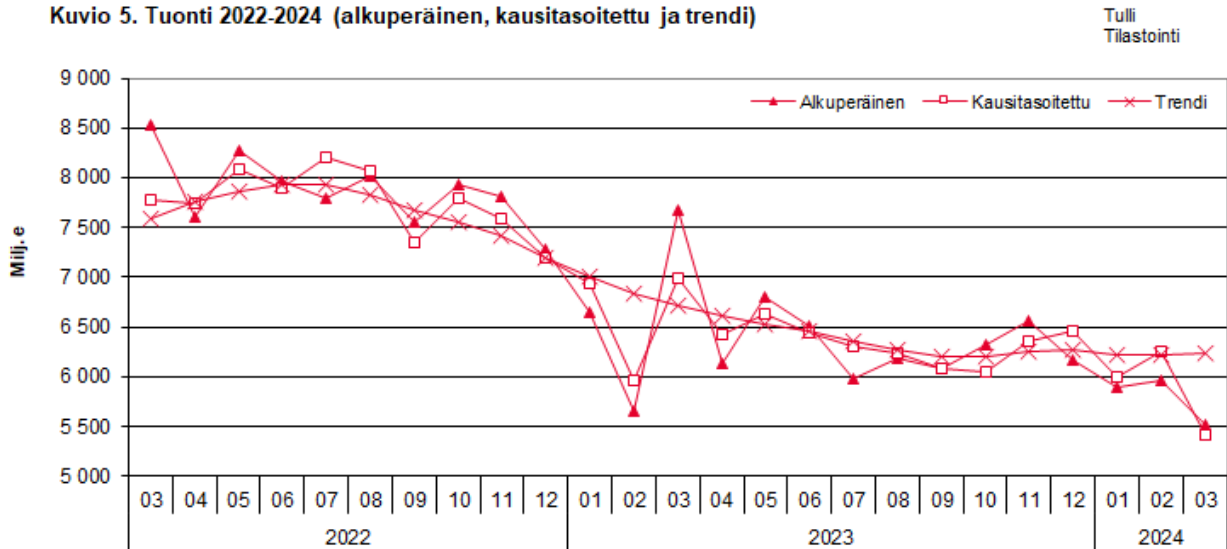
Euroopan unionin  
osarahoittama

KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO

**XAMK**

Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu

Kuvio 5. Tuonti 2022-2024 (alkuperäinen, kausitasoitettu ja trendi)



”Tammi-maaliskuussa yhteenlaskettu viennin arvo laski 16,8 prosenttia ja tuonnin arvo 12,9 prosenttia vuoden 2023 tammi-maaliskuuhun verrattuna. Viennin volyymin viimeisimmän 12 kuukauden muutos oli -5,0 prosenttia (12-kuukauden liukuva keskiarvo, huhtikuu 2023 - maaliskuu 2024). Tuonnin volyymin vastaava muutos oli -10,3 prosenttia.” /11/

Maalis – huhtikuun 2024 tilastot eivät ole vertailukelpoisia lakkojen vuoksi.

## 14.2 Kohdealueen ulkomaankaupan määrät ja tuotteet

### Kundan satama

Kundan satamassa käsitellään pääasiassa metsäteollisuuden tuotteita, tukkipuuta, sementtiklinkkeriä, puulastua, viljaa, kivimursketta, puupellettiä ja sellua. Kundan satamassa on kolme laituriipaikkaa. Satamassa ei ole matkustajaterminaalia ja matkustajaliikenne vaatisi suuria investointeja. Tavaramäärät ovat olleet 1.5 milj. tonnia vuodessa. Puuraaka-aineita viedään Suomeen HaminaKotkan satamaan ja Suomesta tuodaan kivimursketta.

### Sillamäen satama



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**

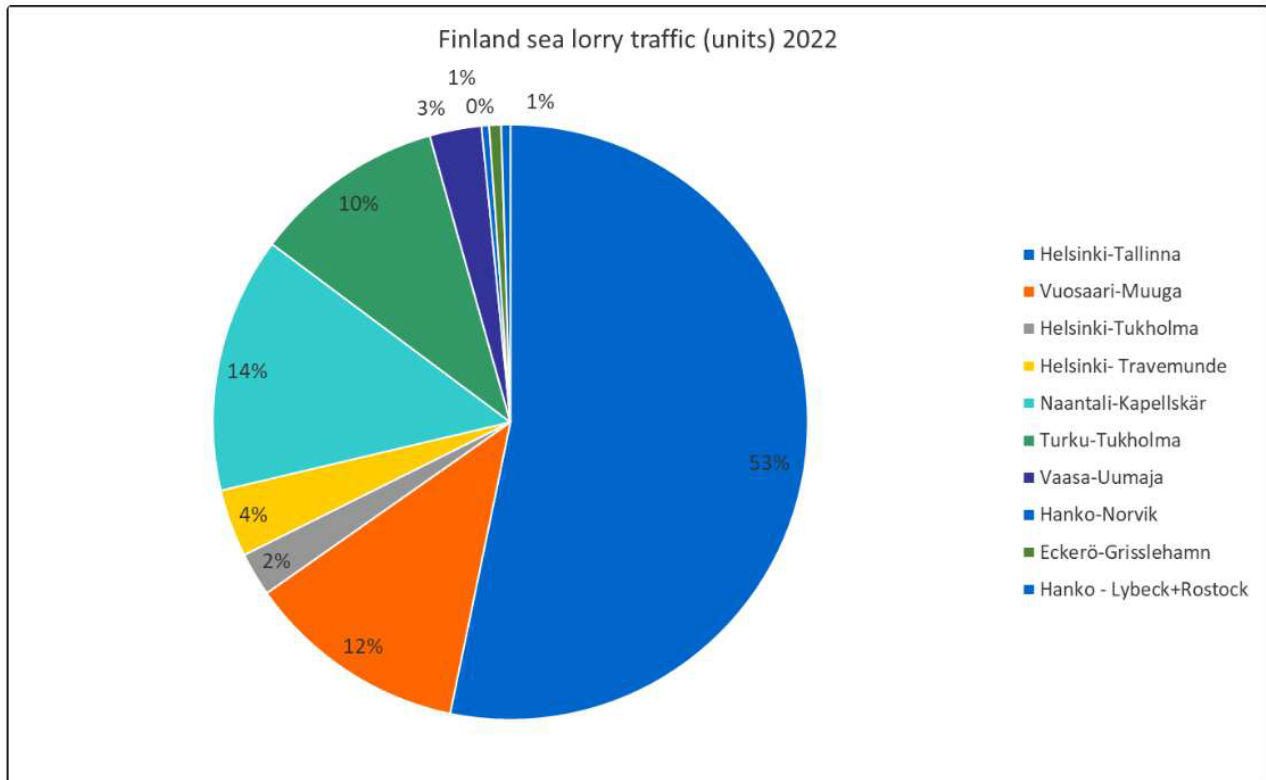


Sillamäen satama on EU:n itäisin merisatama 25 kilometrin päässä Venäjän rajasta ja se on yksityisomistuksessa. Satamassa on 750 hehtaarin suuruinen vapaakauppa-alue transitoliikenteelle. Satamassa käsitellään öljytuotteita, kuivalasteja sekä kontteja. Sataman syväys on 16,5 metriä, joten suuretkin alukset pääsevät satamaan. Sataman rahtimäärät ovat olleet noin 4,9 milj. tonnia vuodessa, mutta nykytilanteessa määrä on pudonnut noin 20 %. Konttiliikenteelle on 4 laituripaikkaa.

Tallinnan sataman kautta kulkee noin 60 % Viron meriliikenteestä ja käytännössä lähes kaikki konttiliikenne. Sillamäen kautta on kulkenut noin 25 % Viron meriliikenteestä neste ja kuivabulkki tuotteina. Ropax-alusta reitille ajateltaessa tulisi kontti- ja rekkaliikennettä olla riittävästi, jotta reitti saataisiin kannattavaksi. Satamassa on maaterminaali, mutta oman laiturin ja matkustajaterminaalin hankinta olisi noin 20 milj. euroa. Satamasta on rautatieyhteys muualle Viroon. /12/.

Kaaviosta nähdään rahtiliikenteen jakautuminen Itämeren satamissa. Helsingin ja Tallinnan väli on ylivoimaisesti suurin, seuraavana Naantali – Kapellskär.





Lähde: FEASIBILITY-COST-BENEFIT ANALYSIS AND SOCIOECONOMIC IMPACT ANALYSIS OF THE RESTORATION OF SILLAMÄE-KOTKA SHIPPING LINE 2023

### 14.3 Matkustajaliikenteen muutokset Virossa

Alla olevasta tilastosta nähdään, että Itä-Viron maakunnan matkailu on ollut vähäistä verrattuna Pärnuun ja etenkin Tallinnaan. Vasemmanpuoleinen tilasto esittää kaikkien matkailijoiden yöpymisten määrän maakunnittain ja oikeanpuoleisen virolaisten matkailijoiden yöpymisten määrän vuonna 2023. /13/



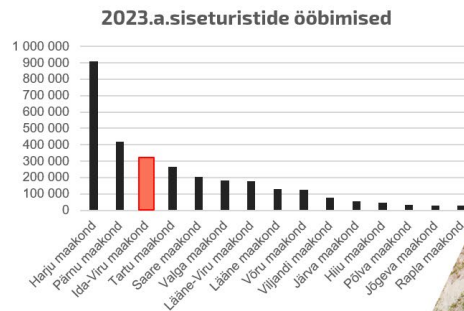
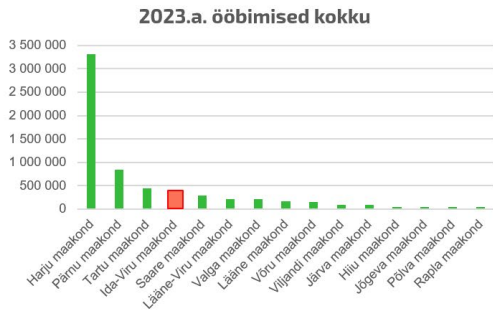
Euroopan unionin  
osarahoittama

KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO



Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu

## Hetkeseis: Ida-Viru Eesti turul 3. kohal Kõik turud kokku 4. kohal



**Eelarve 2023: 600 000 €, s.h. 100 000 €**  
omaosalus turismiklastri partneritelt

#idaviruturismikonverents

### 14.4 Matkustajaliikenteen muutokset Suomessa

Suomalaiset tekivät vuonna 2023 480.000 päivämatkaa tai risteilyä Viroon, joka pääosin oli suuntautunut Tallinaan. Matkailijan asuinalueen mukaan tarkasteltuna ulkomaille matkailtiin kultakin Suomen alueelta edellisvuotta enemmän.

Mediaanikestolla mitattuna pisimmät ulkomaan vapaa-ajanmatkat (6 yötä) tehtiin Pohjois-Suomesta. Pääkaupunkiseudulla asuvista ulkomaan valmismatkan tehneiden osuus oli 16 %, kun taas muilta alueilta lähtöisin olevien keskuudessa matkoista reilu viides oli valmismatka.

Kotimaanmatkojen määrä väheni lähes jokaisessa maakunnassa ulkomaanmatkailun suosion jatkaessa kasvuaan. Kotimaan vapaa-ajanmatkojen määrä väheni toista vuotta peräkkäin vuonna 2023. Yöpymisen



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



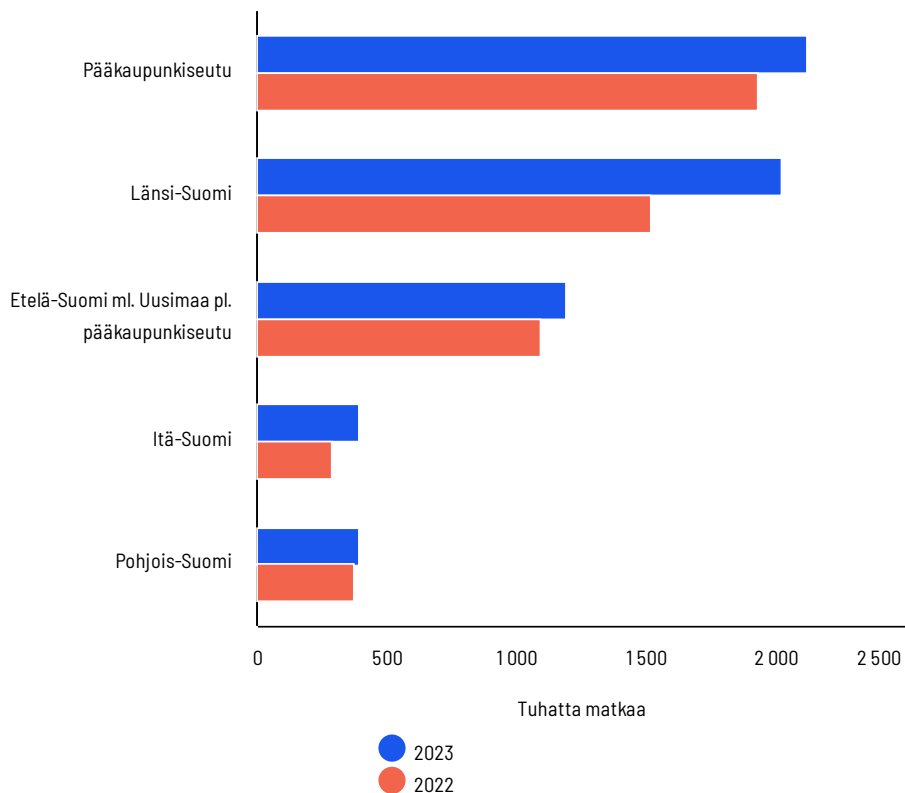
**Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu**

sisältäneitä kotimaan vapaa-ajanmatkoja tehtiin vuonna 2023 noin 21,3 miljoonaa, mikä on reilun kymmenyksen vähemmän kuin vuotta aiemmin.

Matkojen määrä laski Ahvenanmaata lukuun ottamatta kaikissa maakunnissa vuonna 2023, ja matkoihin liittyvien yöpymisten määrä väheni koko maassa 14 %. Kuitenkin Etelä-Karjalassa ja Kainuussa yöpymisten määrä kasvoi noin viidenneksen ja Ahvenanmaalla reilun kymmenyksen. Kestoltaan pisimmät matkat tehtiin Lappiin (5 yötä) ja Ahvenanmaalle (4 yötä).

Matkailijamäärät Suomesta ulkomaille ovat keskittyneet pääosin pääkaupunkiseudulta ja Länsi-Suomesta. Itä-Suomen osuus ulkomaille suuntaavista matkailijoista on vähäisin. /14/

Ulkomaan vapaa-ajanmatkojen määrä matkailijan asuinalueen mukaan 2022 ja 2023



Lähde: Tilastokeskus, suomalaisten matkailu



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



**Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu**

## 15. TUKIRAOITUKSEN MAHDOLLISUUDET KOTKA - SILLAMÄE REITILLE

Tutkimuksessa on tullut ilmi, selviteltäessä yritysmaailman mahdollisuuksia ja halua avata laivareitti Kotka - Sillamäe välille, laivareitin kannattavaksi saamiseksi tarvittaisiin todennäköisesti usean vuoden tukirahoitusta. Tämä on todettu myös virolaisten tutkimuksessa. Virolaisten laskelmien mukaan tukea tulisi saada noin 7 milj. vuodessa noin viiden vuoden ajan. Miten ja mistä rahoitusta voisi saada ja kuinka paljon?

Jos ajatellaan laivayhteyttä Puolustusvoimien näkökulmasta HaminaKotkan ja Sillamäen yhteyttä voisi perustella sillä, että se avaisi vaihtoehtoisen (lisä)väylän Europasta Suomeen ja näin se voisi lisätä myös sotilaallista liikkuvuutta, lisättyä Kouvolan RRT- ja KCY-terminaalilla ja ns. kuivasatamaidealla. Tällöin tulee Kymenlaaksosta merkittävä osa Suomen ja Viron sotilaallisen liikkuvuuden palettiin. Se ei siis olisi ainoa väylä Suomeen, mutta voisi olla tarvittava lisä. Puolustus- ja merivoimat eivät antaneet hankkeelle tietoja suunnitelmistaan, mikä on ymmärrettävää. Tulevaisuus näyttää onko tälle ajatukselle kannatusta, mutta mihinkään konkreettisiin toimiin ne eivät tällä hetkellä johda.

Huoltovarmuuskeskuksen mukaan Logistiikka2030-ohjelmasta on periaatteessa mahdollista rahoittaa myös infrahankkeita, mutta niissä huoltovarmuusperuste on täytyttävä ja kynnys ao. rahoitukselle korkea. Tämän perusteen selvittäminen vaatisi ensinnäkin huolellisen hakemuksen, sen jälkeisen pohdinnan, löytyykö sille huoltovarmuusperustetta. Myös Nato jäsenyys tuo lisäelementin huoltovarmuuteen ja täydentää huoltovarmuuskeskuksen toimintoja yhteistyön kautta. Naton tuki on mahdollinen valikoituun kohteeseen, jos kyseessä on sotilaallisen huoltovarmuuden kannalta tärkeä kohde, tai siviilipuolen kohde. Tämäkin vaatii tarkan selvityksen ja selkeän perusteen.

Virolaisten selvityksen mukaan Sillamäen kaupunki ja Viron maakuntaliitto ovat hakemassa mahdollisille jatkohankkeille noin 1,2 miljoonan euron rahoitusta. Viron talousministeriö pitää hanketta tärkeänä ja myös



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Itä-Viron parlamentin jäsenet ovat kiinnostuneita hankkeesta. He tulevat ehdottamaan parlamenttitason keskustelua suomalaisten kanssa, kun raportin tulokset ovat selvinneet.

Elinkeinoelämän Keskusliitto Suomessa pitää tärkeänä Itä-Suomen talousalueen kehittämistä ja haluaa itäisestä Suomesta erityistalousalueen. He näkevät, että itäisen Suomen tilanne on vakava ja poikkeuksellinen niin talouden kuin turvallisuudenkin suhteen. On koko maan ja myös EU:n etu, että itäinen Suomi säilyy elinvoimaisena ja asuttuna. EK:n mukaan, ilman erityistoimia itäinen Suomi ei nouse. Tämä edellyttää myös julkisen vallan vetoapua ja Suomen hallituksen rooli on aivan keskeinen. EK näkee tärkeänä yhteistyön Baltian maiden ja Puolan kanssa, jotta EU:hun saataisiin uusi rahoitusväline vahvistamaan Venäjän naapurimaiden strategista asemaa.

EK esittää erityslähettilään nimittämistä tämän laajan toimenpidekokonaisuuden johtamiseksi. Kun lähettiläs on tiedossa tämäkin laivareittiasia olisi hyvä saattaa hänen tietoonsa Viron ja EU tason kanssa tehtävää yhteistyötä ajatellen. /15/

## 16. ITÄMEREN ALUEEN LIIKENTEN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Hankkeessa haluttiin syvemmin selvittää myös Itämeren liikenteen ympäristövaikutuksia ja liikenteeseen vaikuttavia kustannustekijöitä tulevaisuudessa. Meriliikenne on tällä hetkellä suuressa murroksessa päästökaupan ja erilaisten ympäristöä vähemmän kuormittavien polttoaineiden tulevaisuuden sääntelyn ja käytön vuoksi. Meriliikenteeseen kaavaillaan ainakin kuutta erilaista polttoainetta. Ammoniakki, metanoli, vety, e-metanoli, synteettinen LNG, ja synteettinen diesel mm. Näiden käytön osalta tulevat saatavuus, jakelu, ja hintataso olemaan ratkaisevia valinnalle. Kaiken kaikkiaan, käytettiinpä mitä ympäristöystävällisempää polttoainetta tahansa, joko sekoitteena tai yksinomaan, tulee niillä olemaan voimakas hintaa korottava tekijä.



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**





Hankkeen yhteydessä tehtiin opinnäytetyö, joka selvitti yksityiskohtaisemmin näiden tekijöiden vaikutuksia. Tässä koottuna opinnäytetyön olennaisia osia ympäristövaikutusten osalta. Casper Nykänen, (Ympäristösääntelyn vaikutukset merenkulkuun 2024). /16/

## 16.1 Merenkulun ympäristösääntely

### International Maritime Organization (IMO)

Merenkulkua ohjaa kansainvälinen merenkulkujärjestö International Maritime Organization (IMO), Suomi valittiin merenkulkujärjestön IMO:n 40 jäsenmaan neuvostoon vuosille 2024–2025. Näin ollen Suomi on kansainvälisesti vahvasti mukana kehittämässä merenkulkua. (Valtioneuvosto 2023.) Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO:n tehtävä on luoda tasapuoliset ja oikeudenmukaiset toimintaedellytykset, jotka ovat tehokkaat, yleisesti hyväksytyt ja osapuolten toteuttamat. Merenkulkujärjestö IMO vastaa ja kehittää merenkulun turvallisuudesta ja ehkäisee merenkulusta aiheutuvaa ympäristön saastumista. IMO kannustaa maiden toimintaa kehittymään, tehostumaan ja kohti innovaatioita.

Vuonna 2018 merenkulkujärjestö IMO:n meriympäristön suojelukomitea hyväksyi suunnitelmat alustavista kasvihuonekaasustrategian päästövähennystavoitteista. Tällöin kansainvälisen merenkulun tavoitteeksi asetettiin hiilidioksidi päästöjen vähentäminen vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna. Vuoteen 2050 hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite asetettiin 70 % vuoden 2008 tasoon verrattuna. Kansainvälisestä merenkulusta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite kokonaisuudessaan asetettiin 50 % vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon.

Vuonna 2023 IMO päivitti kasvihuonekaasustrategiaa merkittävästi kunnianhimoisemmaksi. Tavoitteeksi asetettiin kansainvälisesti kasvihuonekaasupäästötön merenkulku vuoteen 2050. Vuonna 2023 IMO päivitti kokonaisuudessaan kasvihuonekaasustrategiaa seuraavasti.

1. Alusten energiatehokkuutta koskevien suunnitteluvaatimusten parantaminen, jolloin alusten hiili-intensiteetti laskee.



2. Kansainvälisen merenkulun liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna.

3. Kasvihuonekaasujen osalta nolla- tai lähes nollopäästöisten teknologioiden, polttoaineiden ja/tai energialähteiden käyttöönotto merenkulussa niin että näiden edustus olisi vähintään 5 % käytetystä energiasta merenkulun osalta vuoteen 2030 mennessä. Pyrkimys olisi päästä 10 %.

4. Kasvihuonekaasupäästöt nollaan kansainvälisesti merenkulussa noin vuoteen 2050./16/

IMO:n kasvihuonekaasujen vähennystavoitteet vuoden 2008 tasoon verrattuna.

Kasvihuonekaasujen vähentäminen	Vähintään	Pyrkimys
(Ohjeellinen tarkastuspiste) 2030	20 %	30 %
(Ohjeellinen tarkastuspiste) 2040	70 %	80 %
2050	100 %	100 %

## 17. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

Ajateltaessa uudelle reitille tulevaa alusta on kustannusvaikutuksen osalta otettava huomioon aluksen käyttämä polttoaine. Jo tänä vuonna (2024) tulee päästökattoon leikkauksia.

### Valtioneuvoston ympäristöministeriön tiedote 18.12.2022:

”EU:n nykyisen, meriliikenteellä laajennetun päästökaupan päästöjä vähennetään 62 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Tämän saavuttamiseksi päästökaton vuosittaista leikkausta kiristetään ja lisäksi päästökattoon tehdään kaksi kertaleikkausta, ensimmäinen vuonna 2024 ja toinen vuonna 2026.

Nykyisessä päästökaupassa osa päästöoikeuksista jaetaan toimijoille ilmaiseksi ja neuvotteluissa sovittiin muutoksista tähän niin sanottuun ilmaisjakoon. Neuvotteluissa on saavutettu sopu hiilirajamekanismin



perustamisesta ja nyt neuvotteluissa sovittiin muun muassa, että ilmaisjako poistuu asteittain 2026–2034 niiltä sektoreilta, joita uusi hiilirajamekanismi vastedes suojaa. Yhdyskuntajätteenpolton sisällyttämisestä päästökauppaan vuodesta 2028 alkaen päätetään komission 2026 antaman selvityksen pohjalta.

Meriliikenteen päästöt sisällytetään nykyiseen päästökauppaan asteittain 2024–2026. Päästökauppaan sisällytetään bruttovetoisuudeltaan 5000:n ja sitä suurempien matkustajia tai kaupallista rahtia kuljettavien alusten päästöt niiden liikennöidessä tai satamassa ollessa EU:n sisällä sekä puolet niistä päästöistä, jotka aiheutuvat reiteillä EU:n ulkopuolelle. Kasvihuonekaasuista huomioidaan hiilidioksidin lisäksi vuodesta 2026 lähtien myös metaani ja typpioksiduuli. Talvimerenkulun osalta päästökaupassa huomioidaan alusten jäävahvisteisuus.” /17/

Vaikka päästökauppa on jo alkanut 1.1.2024 ja sekoitevelvoite astuu voimaan 1.1.2025 ei vielä kukaan tiedetä niiden tarkkaa vaikutusta polttoainekustannuksiin. EU-direktiivit ja lait ovat vasta valmisteilla, joten kustannusvaikutuksia voidaan vain karkeasti arvioida. Joka tapauksessa varmaa on, että niillä on kustannuksia korottava vaikutus mikä sitten on euromääräinen tai prosentuaalinen vaikutus, jää nähtäväksi.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO määrittelee ympäristösääntelyn, jonka tarkoitus on luoda taloudellinen ohjauskeino meriliikenteelle. Päästökaupan kustannusnousun on arvioitu olevan noin 30 % nykyisen dieselhinnan päälle. Biopolttoaineen hintaa on mahdoton arvioida, sillä se riippuu käytetystä biopolttoaineen laadusta, sekä saatavuudesta satamissa. Tiedossa olevien biopolttoaineiden hinnat ovat huomattavasti korkeampia kuin dieselin. Käytännössä arvioidaan tulevaisuudessa kaksin tai kolminkertaisesta hinnasta verrattuna nykyiseen dieselin hintaan.

Näin suuri kustannusnousu yhdistettynä vanhaan laivaan ja huomattavasti pidempään matkaan verrattuna Helsinki – Tallinna reittiin tekee kannattavuuden erittäin haasteelliseksi.



## 18. ITÄMEREN ALUEEN TURVALLISUUSPOLIITTINEN TILANNE TULEVAISUUDESSA

Itämeren alueen turvallisuuspoliittinen tilanne on muuttunut viime vuosina ja on edelleen muutoksessa. Osana hanketta haluttiin selvittää myös puolustus- ja merivoimien kautta heidän mahdollisia näkemyksiään, turvallisuusriskeistä, sekä skenaarioita mitä tulisi ottaa huomioon Itämeren siviililiikenteessä? Myös turvallisuuden kokeminen tai sen puuttuminen ovat tärkeitä asioita suunniteltaessa matkustajaliikennettä.

Yhteydenottojen jälkeen merivoimat kehottivat pitäytymään salausyistä julkisissa tiedotteissa. Hanke on julkinen, joten Puolustusvoimat eivät halunneet kertoa muuta kuin mitä on luettavissa julkisuudessa olleista tiedotteista, jotka Puolustusvoimat ovat julkaisseet eri asiantuntijoiden toimesta Itämeren osalta.

Viimeaikaisia tapahtumia Itämerellä voidaan pohtia myös tulevaisuuden skenaarioiden kannalta. Venäläisten mm. öljykuljetuksiin käyttämä vanhentunut kalusto on olemassa oleva ympäristöuhka ja siihen tulee, sekä onkin jo varauduttu Suomessa.

Tutkimuksen aikana helmi-toukokuussa 2024 Suomen ja Viron lähialueilla oli useita Drone-iskuja mm. Ustlugaan, Pietariin, Viipuriin ja Broncan, -satamaan. Viimeisin oli 19.5.2024 Viipurin öljysatamaan. Venäläiset olivat ampuneet droneja alas noin 40 km päässä Pietarista meren päällä. Tilanne oli koko ajan muuttuva. Näiden mahdollisesti jatkuessa muodostavat ne turvallisuusuhan tai ainakin mielikuvan vaarallisesta alueesta Itämerellä.

Ukrainan tuki länsimaissa jatkuu, ja Ukraina on saamassa myös pitkän kantaman ohjuksia, joilla voisi olla mahdollista iskeä uudestaan Itämerellä oleviin Venäläisiin satamiin. Myös Venäjän laivaston suuremmat sotaharjoitukset voisivat sotkea Itämeren liikenteen väliaikaisesti.

Tutkimuksen loppuvaiheessa Itämeren alueella oli GPS-signaalihäirintää niin voimakkaasti, että Finnair käännäytti kaksi lentoa Tarttoon, sekä keskeytti lennot Tarttoon kuukaudeksi. Tartton lentoasemalla pitää toteuttaa GPS:stä riippumaton lähestymisratkaisu. Kaliningradin alueella on Venäjän elektronisen sodankäynnin yksiköitä, joista häirintä on todennäköisesti peräisin. Häirintä saattaa liittyä myös oman alueen



suojaamiseen, mutta epävarmuuden tuottaminen palvelee Venäjää, ja tällainen häirintä voi liittyä epävarmuuden tuottamiseen. Häirinnällä voidaan vaikuttaa myös laivan ohjaukseen. Huonoimmassa vaihtoehdossa voidaan tehdä myös buufingia mikä tarkoittaa signaalin vääristämistä, ja esimerkiksi aluksen paikkatiedon virheellistä paikannusta.

Venäjän puolustusministeriö on esittänyt toukokuussa 2024 hallitukselleen merirajojen siirtämistä Itämerellä Suomen ja Liettuan vastaisilla merirajoilla. Vielä ei tiedetä mitä tämä tarkoittaa esimerkiksi Suursaaren kohdalla. Viimeisin Venäjän toimi Viron itärajalla Narvassa oli toukokuun lopulla Narva -joen rajapojujen yksipuolinen poisto. Tästä uutisoitiin ”vaarallisena tilanteena”, sillä jos Viron rajavartiosto olisi puuttunut asiaan olisi voinut tulla aseellinen selkkkaus.

Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu on perustamassa logistiikan osaamiskeskusta (ELI), jonka perustarkoitus on huoltovarmuuden varmistaminen, avustaa ongelmakysymyksissä alueen toimijoita, sekä tulevaisuudessa mahdollisesti linkittyä NATOON. Keskus tehdään yhteistyössä Puolustusvoimien kanssa. Tulevaisuudessa on mahdollisuus saada selvityksiä ja tukea Itämeren alueen turvallisuuspoliittisesta tilanteesta sekä tulevaisuuden skenaarioista ELI:n kautta.

Yleisenä johtopäätöksenä voi tehdä, että Itämeren turvallisuustilanne on nopeasti heikentynyt. Jopa syksyllä 2023 hankkeen alkuvaiheessa oli tilanne aivan toinen kuin nyt. Venäjän arvaamattomuus lisää epävarmuutta, sekä nostaa valmiutta toimiin, jos häirintä jatkuu.

## 18.1 Nato -jäsenyys

”Nato -jäsenyys parantaa Suomen sotilaallista huoltovarmuutta ja yhteiskunnan kriisinkestävyyttä.

Jäsenyyteen kuuluu turvata kansallinen logistiikka ja huoltovarmuus kaikissa tilanteissa, siis myös Itämerellä. Suomen satamat turvallisuusjärjestelyineen ovat hyvässä kunnossa. Kumppanimaiden harjoitusjoukkoja on vierailut Suomessa vuosikausien ajan, eikä joukkojen vastaanotto ole vierasta satamillekaan. Nato liittolaisuuden tuoma juridinen peruste helpottaa käytännön järjestelyjä.



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



Suomessa ei ole valtion omistamia satamia joitakin merivoimien tukikohtien viranomaislaitureita lukuun ottamatta. Ei ole kuitenkaan todennäköistä, että maahan rakennettaisiin uutta sotilassatamaa.

Kaupunkien omistuksessa olleet satamat ovat tehneet poikkeusolojen varautumissuunnitelmat. Yhtiöittämisen jälkeen velvoitetta ei ole ollut, mutta tilanne on muuttumassa. Huoltovarmuuskeskus alkaa ohjata satamia varautumisessa, jota parannetaan. Satamissa on oltava valmius ottaa vastaan tuhansien sotilaiden joukkoja tai puolustusmateriaalia, jolloin varautumisessa on kyettävä huomioimaan liikkumiset, kulkurajoitukset, erikoismateriaalin säilytys sekä joukkojen yleinen huolto.

Puolustusvoimien logistiikkalaitos vastaa logistisen infrastruktuurin kehittämisestä ja sopimusten tekemisestä satamien kanssa. Yhteistyö tiivistyy jatkossa. Tietoja kootaan liittolaisia varten satamien kapasiteetista sekä niiden jatkoyhteyksistä tiestöineen ja rautateineen.

Puolustusvoimat on harjoitellut ja tehnyt varautumissuunnitelmia satamissa ennen Nato-jäsenyyttä, näin tullaan tekemään jatkossakin. Järjestelmällinen varautuminen voi tarkoittaa investointeja, mutta lisääntyvä joukkojen ja rahtien määrä tarkoittaa ennen muuta bisnesmahdollisuuksia huolinta-alalle ja koko logistiikkaan. Satamissa kannattaa myös selvittää mahdollisuus hakea Euroopan unionin rahoitusta sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin.” /18/

## 18.2 Kaliningradin merkitys

”Itämeren turvallisuuteen vaikuttavat monet niin alueelliset kuin globaalitkin tekijät. Vanhojen tuttujen jännitteiden lisäksi vaikuttaa uusiakin ilmiöitä.

Venäjällä on edelleen keskeinen rooli Itämeren alueen geopoliittisessa tilanteessa. Maan sotilaallinen läsnäolo erityisesti Kaliningradin alueella herättää huolta naapurimaiden keskuudessa. Kaliningradin alue on Venäjän tärkeä merellinen ulkoraja Euroopassa ja se tarjoaa Venäjälle sotilaallisen läsnäolon Itämeren alueella.



Kaksi kolmasosaa Venäjän Itämeren laivaston aluksista on Kaliningradissa. Kaliningradin sijainti mahdollistaa Venäjälle aseman, joka on strategisesti merkittävä mahdollisten konfliktitilanteiden varalta. Alueella sijaitsevat sotilaalliset ja strategiset resurssit kuten sotilastukikohdat ja satamat ovat tärkeitä Venäjälle.

Kaliningrad mahdollistaa nopean sotilaallisen liikkuvuuden ja toiminnan Itämerellä. Paljon on puhuttu niin sanotun Suwalkin -käytävän ja Kaliningradin kohtalonyhteydestä, jos Venäjä haluaisi haastaa Natoa sotilaallisesti Baltian maiden osalta. Kaliningrad tarjoaa Venäjälle mahdollisuuden toimia eteentyönnetystä tukikohdasta, ja häiritä näin Naton Baltian puolustuksen tukitoimia.

Kaliningradilla on toki myös kaupallista merkitystä Venäjälle sen ja EU:n välisessä kaupassa. Alueella sijaitsevat satamat edistävät Venäjän ja EU:n välistä kauppaa ja logistiikkaa. Kaliningradin alueella on Venäjälle strategisesti tärkeitä energiainfrastruktuureja, kuten kaasuputkia. Nämä infrastruktuurit tukevat Venäjän energiahuoltoa ja -kuljetuksia, erityisesti suhteessa EU:hun. Tosin juuri nyt kaikenlainen kauppa Venäjän ja EU:n välillä on jäissä.

Itämeren vilkas kauppamerenkulku mukaan lukien Venäjän öljykuljetukset on jo pitkään tunnistettu riskipotentiaalina ympäristöonnettomuuksille, joilla voisi tapahtuessaan olla fataalit vaikutuksen Itämeren rantavaltioiden elinympäristöille ja luonnolle. Vaikka Venäjän öljyvienti onkin pienentynyt sen Ukrainaaan hyökkäämisen seurauksena, kulkee Itämerellä sitä edelleen, sillä yli puolet Venäjän raakaöljyn viennistä kulkee Suomenlahden kautta öljysatamistaan Primorskista ja Ust-Lugasta.

Riskiä lisää se, että öljyä kuljetetaan entistä huonokuntoisimmilla elinkaarensa loppuvaiheessa olevilla aluksilla. Tällaiset öljykuljetukset ovat arjessakin riskialttiita, mutta ne ovat myös alttiita toimille, jos niitä joku haluaisi tietoisesti häiritä ja aiheuttaa mittavan ympäristökatastrofin.” /19/



## 19. TULEVAISUUDEN VISIOT

Itä- Suomella ja Itä-Virolla on suuri sekä selkeä intressi kehittää erityisesti matkailua molemmilla alueilla. Tahtotila on suuri ja näkyy esimerkiksi lukuisten selvitysten tekemisessä. Venäjän hyökkäyssodan alkaminen vaikutti itärajalla olevien kaupunkien matkustajavirtoihin merkittävästi. Itä-Virossa 60 % matkailijoista oli tullut Venäjältä. Suomessa Tilastokeskuksen majoitustietojen mukaan vuonna 2019 Itä-Suomen alueella (Kymenlaakso, Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala) Venäjältä tulleita matkailijoita oli yhteensä 153.744, kun se vuonna 2023 oli pudonnut 2.675:een, mikä on vain 1.7 % verrattuna ennen koronaa, ja rajasulkuja olleeseen aikaan. Tämä on luonut molemmissa maissa suuren tarpeen korvata ”aukko” nopeasti lähialueelta. Virolle luonnollinen suunta on Suomi.

Itä-Suomi Unioni ja Itä-Suomi projekti ovat samalla asialla Suomen puolella. Murrosvaiheessa haetaan nopeita ratkaisuja, mutta nopeat liikkeet eivät yleensä kannu pitkälle.

Poikkeusajan matkustajavirtaa on jo nyt ollut näkyvissä. Tammi -huhtikuun 2024 aikana Narvan kautta Venäjälle suomalaisilla on ollut jo 7300 rajanylitystä. Myös Koidulan raja-asemaa on käytetty, joka sijaitsee Narvasta etelään. Narvasta pääsee Venäjälle vain kävellen, ja tämä onkin suosinut bussimatkustamista. Koidulasta pääsevät myös ajoneuvot. Nämä matkustajat eivät ole laivareitin kokonaisuuden kannalta haluttuja turistimatkustajia, vaan kyse on ”perhesuhde” matkustamisesta, eikä Vieroon pysähdytä, vaan vain ylitetään.

Lisäksi, jos tämänkaltaista matkustamista varten rakennettaisiin laivareitti, olisi se vastoin Suomen tämänhetkistä poliittista päätöstä, joka on rajasulku. Jotta puuttuvaa matkailuvirtaa korvaamaan löydetäisiin uusia matkailijoita, kyseeseen tulee pitkäjänteinen työ, jossa tulee luoda verkostoja ja uutta markkinointia uudelle kohderyhmälle. Näkyvyys ja saavutettavuus tulee olla hyvä. Jos laivareitti avattaisiin ilman tällaista pitkäjänteistä esityötä, sille on vaikea löytää riittävää matkustajapotentiaalia. Olisi hyvä, jos matkustajavirtaa olisi olemassa jotain aiemmin käytettyä reittiä esimerkiksi Tallinnan kautta tulevia matkustajia Suomesta. Tällöin olisi helpompi tarjota toistakin reittiä ja aluksen kannattavuus olisi varmemmalla pohjalla.





Itä-Viron tulisikin panostaa voimakkaasti markkinointiinsa, saada näkyvyyttä Suomessa, sekä verkostoa matkailuagentteihin. Itä-Viron alue on matkailukohteena uusi ja mielenkiintoinen, sekä hintatasoltaan edullisempi kuin esimerkiksi Suomen kylpylät.

Vanhat alukset ovat tämän tutkimuksen perusteella kannattavuuden suhteen poissuljettuja. Päästökaupan kalleus dieseliä tai sekoitettakin käytettäessä nostavat merkittävästi polttoaineen hintaa. Lisänä vielä 100 km. pidempi matka verrattuna HKI-TAL reittiin. Matkustajien odotukset laadukkaasta matkustamisesta sulkevat vanhat alukset pois. Lisänä ovat Tallinkin ja Vikingin alas kilpaillut hinnat.

Matkustajavirtaa olisi odotettavissa suuremman laivayhtiön kiinnostuessa reitistä. Kalustosta olisi helpompi löytää juuri tälle reitille sopiva alus kokonsa ja polttoainekulutuksen suhteen myös ympäristöystävällisyys huomioiden.

On ideoitu Keski-Euroopasta pohjoiseen suuntautuvaa matkailua. Tähän voi vaikuttaa edullisesti ilmastonmuutoksen myötä mahdollisesti tulevaa ”säämatkailua”. Myös lentomatkustus voi joidenkin osalta olla huonompi ratkaisu päästöjen vuoksi. Tässä ajatuksessa ympäristöystävällinen alus on eduksi. Italiasta Lappiin Itä-Viron kautta olevan reitin varrella olisi noin 250 milj. ihmistä, joten todellinen matkailuvirta voisi syntyä myös Itä-Suomen kautta pohjoiseen suuntautuvalla reitillä.

Isolla laivayhtiöllä olisi myös iso organisaatio käytettäväksi markkinointiin. Se voisi perustaa Keski-Eurooppaan agenttuureja ja toimistoja, joiden kautta matkoja voisi tehdä tunnetuksi ja välittää. Maailma on murroksessa kuten sanottua, kukaan ei tiedä mitä tulevaisuudessa tapahtuu, mutta erilaisia positiivisiakin skenaarioita on hyvä luoda, jos ne ovat valmiina, ne on helpompi ottaa käyttöön sopivan tilaisuuden tullen.

## 20. TIIVISTELMÄ HANKKEESTA

Hanke kokonaisuutena oli lyhyestä hankeajasta riippumatta hyvin kattava otos hankkeeseen liittyvien toimijoiden osalta. Saimme haastateltua varsin suuren joukon yrityksiä, oppilaitoksia, sataman toimijoita, kaupungeja kehitysyrityksiä, sekä aiheeseen liittyvien aiempien projektien vetäjiä. Hankkeeseen suhtauduttiin



**Euroopan unionin  
osarahoittama**

**KYMEN  
LAAKSON  
LIITTO**



hyvin myönteisesti ja haastateltavien saaminen mukaan oli helppoa. Mukana haastatteluissa oli yli kolmekymmentä alueen toimijaa ja asiantuntijaa Suomesta.

Viron yhteistoimintapäivillä haastattelimme siellä 16 henkilöä kaupunkien edustustoa pormestarien johdolla, yrityselämän-, koulun edustajia, ja Viron Puolustusvoimien edustajaa. Myös matkatoimistojen edustajia oli seminaarissa kolmisenkymmentä, jotka tapasimme. Tutustuimme myös kahteen kylpylään, sekä Kundaan, ja Sillamäen sekä Narvan kaupunkeihin myös niiden satamiin

Pääsääntöisesti nähtiin, että ajatus Kotkan ja Itä-Viron laivaliikenteen toteuttamisesta, on kannatettava. Toisihan se alueelle piristävää liiketoimintaa. Venäjän sulkua ja Saimaan liikenteen poisjäänti on muuttanut alueen logistista infrastruktuuria pysyvästi, joten nähtiin hyväksi selvittää myös vaihtoehtoisia mahdollisuuksia, sekä uusia markkina-alueita.

Aihetta syvemmin lähestyttäessä tulivat esiin kannattavuuteen, rahtipotentialiin sekä matkustajapotentialiin liittyvät haasteet. Näitä asioita selvitettiin molemmin puolin Itämeren löytämättä kuitenkaan rahtipotentialia kuin vähäisessä määrin. Rahtia kuljetetaan molempiin suuntiin, mutta ne eivät ole sopivia Ropax-aluksilla kuljetettavaksi esimerkiksi raaka-ainepuuta ja graniittimursketta. Myös matkustajapotentialin väheneminen viime vuosina Itä-Suomen osalta on ollut selkeää.

Haastatelluista vain yksi taho oli sitä mieltä, että reitti olisi kannattava, tosin vain matkustajapotentialin kannalta katsottuna.

Riskinä nähtiin myös reitillä mahdollisesti käytettävä kalusto. Vanhempi laivakalusto oli esillä etenkin Viron suunnalta nähtynä vaihtoehtona. Itämeren liikenteen päästökauppa on alkanut tänä vuonna, ja päästömaksut tulevat kasvamaan vuosittain vuoteen 2030 asti. Vanhalla Diesel -kalustolla ajaminen tulee kilpailijoihin verrattuna entistäkin kalliimmaksi. Esimerkiksi Viking Line on ilmoittanut, että päästömaksut tulevat olemaan heillä kokonaisuutena tänä vuonna noin 5 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 jo 20 miljoonaa euroa, vaikka he ovat jo uusineet kalustoaan ympäristöystävällisempiä polttoaineita käyttäväksi. Vanhan dieselaluksen kustannukset polttoaineiden osalta tulevat nousemaan noin kaksin tai kolminkertaisiksi



Päästömaksun lisäksi tulee jo vuoden 2025 alusta sekoitevelvollisuus fossiilisten polttoaineiden sekaan laitettavasta biopolttaineesta. Vaihtoehtoja on monia, ja tällöin tulee selvittää biopolttaineiden saatavuus kyseisellä reitillä, ja käytetyn biopolttaineen kustannusvaikutus verrattuna dieselpolttoaineeseen.

Uusi ympäristöystävällinen alus on hinnaltaan noin 200–250 milj. euroa, niin kuin esimerkiksi uudet Tallink - Siljan LNG -alukset ovat maksaneet.

Tällöin reitin mahdollistamiseksi tarvittaisiin ulkopuolista tukea. Virolaisten laskelmien mukaan varustamo tarvitsisi tukea noin 7 milj. euroa vuodessa, ja silloin puhuttaisiin vanhemmasta edullisemmin hankitusta laivakalustosta. Tämän lisäksi tarvitaan infrastruktuurin kehittämiseksi useita miljoonia euroja. Esimerkiksi Sillamäen matkustajaterminaalin hinnaksi on arvioitu 20 miljoonaa euroa.

Tuen saamiseksi pitää olla hyvät perusteet riippumatta tuen antajasta. Perusteita voisivat olla suuri rahtimäärä ja suuret matkustajamäärät kuten esimerkiksi Vaasa-Uumaja välillä sekä Naantali-Kapellskär. Myös huoltovarmuus näkökulma voisi olla tuen peruste. Huoltovarmuusnäkökulmasta hankkeelle ei löytynyt kannatusta. Virossa on valmisteltu 1.2 miljoonan euron hanketta, jolla voidaan kehittää laivareitin mahdollistamista.

Turvallisuuspoliittisesti alueella tapahtui hankkeenkin aikana useita häiriötekijöitä, joita epäiltiin niin Venäjän kuin Ukrainankin tekemiksi. Jo tiedetyt uhat Venäjän toimien seurauksina ovat ennallaan, eikä ole näköpiirissä, että sen suhteen tulisi muutosta. Todennäköisesti tällaiset ”häiriötekijät” tulevat jatkumaan. Tietysti Venäjän ollessa kyseessä pitää turvallisuusuhkiin olla hyvin varautunut.

Tämän tutkimuksen perusteella, jos ajatellaan ideaalilannetta ilman taloudellisia rajoitteita ja reitillä toimivan aluksen kannattavuutta. Aluksen pitäisi olla uusi, Finnlinesin tai Wasalinesin uusien alusten luokkaa, jolloin alukset lisääisivät houkuttelevuutta, ja matkakohde olisi myös itse laiva, eikä vain siirtymäväline.

Lisäksi polttoaineen suhteen tulisi olla vaihtoehtoja, jotka täyttäisivät tulevaisuudessa vaaditut sekoitevelvollisuudet sekä päästökaupan hintaa saataisiin alemmas.



Nämä velvoitteet ja päästökaupan hinta tulee olla selvitettyinä ennen liikenteen aloittamista, sillä niillä on suuri vaikutus kokonaiskustannuksiin, sekä laskettaessa matkustajien ja rahtikuljettajien maksamaa matkan hintaa. Tällä hetkellä kustannusvaikutuksista voidaan tehdä vasta karkeita arvioita, sillä EU-tasolla ei ole vielä päätetty päästökaupan hinnanmuodostustavasta. Sekoitepolttoaineen laatu, jota myöskään ei ole tiedossa vaikuttavat suoraan reitin kustannuksiin.

Itämeren ylitykseen on totuttu reilussa kahdessa tunnissa. Yli kuuden tunnin ylitykselle pitäisi olla hyvä peruste kohteen kiinnostavuuden suhteen. Laivan korkea palvelutaso mataloittaisi kynnystä. Jos, edelleen ideaalimaailmassa voitaisiin ajaa Suursaaren itäpuolitse, ja matka aika olisi 4 tuntia, tai nopealla aluksella allekin sen, itse matka-aika ei olisi enää niin suuri este. Tällöin matkustajia saataisiin myös idän suuntaan. Itä-Virumaa on suomalaisille suhteellisen uusi ja houkutteleva kohde, mikä varmaan kiinnostaisi.

Idealimaailmassa laivassa olisi myös rahtia, jolla laiva saataisiin kannattavaksi. Jommassakummassa päässä tai mieluummin molemmissa pitäisi olla jatkuva volyymiltaan riittävän suuri tavaravirta. Tämä rahtimäärä tulisi olla jo olemassa jollakin vaihtoehtoisella laivareitillä, joka olisi hitaampi, tai kalliimpi kuljettaa siellä. Tällöin olisi riskitöntä valmistella selvitysten ja sopimustenkin teko etukäteen, mikä varmistaisi rahdin reitille, eikä "haeskelua" rahdille tarvitsisi enää tehdä, kun laiva jo kulkisi reitillä. Talouden perusta olisi jo varmemmalla pohjalla, ja matkustajamäärien satunnaisuus ja kausiluonteisuus, sekä markkinointi olisi helpompi hoitaa.

Mahdollista varustamoja Suomesta etsittäessä tulisi kääntyä suurten varustamojen puoleen, joilla olisi riittävä organisaatiokyky hoitaa tänä päivänä vaaditut velvoitteet sekä riittävä investointikyky tarpeeksi uudelle tai uusitulle alukselle, jolloin itse liikennöintikustannus jäisi kilpailukykyiseksi. Suuret varustamot voivat myös ohjata liikenneinfraa haluamaansa suuntaan tarjoamalla laajan tarjonnan aikatauluineen, sekä tietysti kilpailukykyisen hintatason, joka tällä reitillä tuntuu erityisen haastavalta.

Osoituksena voimakkaasta tahtotilasta etenkin Viron puolelta, täysin ymmärrettävistä syistä, on näitä tutkimuksia tehty jo lukuisia. Valitettavasti toiveajatuksia ei saa tutkimalla kannattavaksi. Ongelma on kahden erilaisen komponentin yhteensovittaminen. Matkustaja- ja rahtiliikenne ovat erilaisia kuljetusmuotoja ja suuri osa laivoista, joilla rahtia kuljetetaan eivät sovi myös matkustajaliikenteelle.



Konttiliikenne on sopivaa myös yhdistelmäalukselle, mutta tällaista liikennettä ei Itä-Viron alueelta löytynyt. Jos esimerkiksi ajateltaisiin, että metsäteollisuuden raaka-ainepuun kuljettaminen yhdessä matkustajien kanssa olisi mahdollista, tilanne olisi aivan toinen rahtivirran suhteen. Geopolitiikka asettaa myös rajoituksensa, missä voisi olla matkustajavirtaa ei ole tarpeeksi rahtia, ja päinvastoin. Helsingistä Ruotsin suuntaan tämä ajatus toteutuu. Tältä pohjalta ongelmaa lähestyttäessä pitäisi erotella rahti- ja matkustajaliikenne kokonaan kohteen ja satamien toimintojen kannalta ja valita kuljetettavan ”aineksen” kannalta sopivin alus.

Tallinaan pääväylän liikenne on myös iso tekijä, joka vaikuttaa suoraan reitin kannattavuuteen. Hintataso on jo tiukasti ja valmiiksi kilpailtu, sekä frekvenssi on erittäin hyvä, tällä hetkellä 16 lähtöä vuorokaudessa. Lisäksi Tallinna ja Helsinki ovat liian lähellä ajateltuja reittisatamia, jotta vaihtoehtoisesta reitistä saataisiin kuljetuskilometrien suhteen etua.

Tulevina vuosina pitäisi voimakkaalla markkinoinnilla Suomen suuntaan saada matkailijavirtaa tulemaan Itä-Viroon jo olemassa olevien reittien kautta, ilman Kotka – Sillamäe laivareittiäkin. Ilmeisesti päinvastaiseen suuntaan turistivirtaa ei ole näköpiirissä. Lisäksi, jos rahtivirroissa tapahtuu muutoksia, joita nyt ei ole näköpiirissä, voidaan olla ”hereillä” tämän mahdollisuuden kanssa. Oletettavaa on, että jos painetta ja jo olemassa olevaa liikennettä on tarpeeksi vaihtoehtoisilla reiteillä, tämäkin reitti otetaan käyttöön, kun riittävät taloudelliset edellytykset sille ovat olemassa.

Tällä hetkellä ei ole tunnistettavaa rahti – eikä matkustajapotentiaalia uudelle laivareitille Kotkasta Itä-Viroon, eikä päinvastoin.



## 21. LÄHDELUETTELO

1. Forsten-Astikainen R. Viitoskäytävä projekti 2023, [Etusivu - Viitoskäytävä \(suomenviitoskaytava.fi\)](#)
2. Analysis of the restoration of Sillamäe – Kotka shippingline 2023
3. REFEC – Reinforcing Eastern Finland-Estonia Transport Corridor. 2020
4. YLE uutiset 10.4.2024 Kristiina Hietasaari johtaja Visit Finland, Juho Pesonen matkailuliiketoiminnan professori Itäsuomen yliopisto.
5. Finnlines [Kaksi uutta matkustajalaivaa alkaa liikennöidä Suomen ja Ruotsin välillä – Tallink ja Viking Line saavat kilpailijan | Varsinais-Suomi | Yle](#) . 12.9.2023. Viitattu 27.12.2023
6. Navigator magazine 20.3.2022. Viitattu 3.1.2024. Wasalines haastattelu.
7. [Finnlines ei aio kilpailla risteilymatkustajista viihteellä – rahtilaiva tarjoaa rauhallisen reitin Suomen ja Ruotsin välille | Varsinais-Suomi | Yle](#) uutiset 14.9.2023. Viitattu 4.1.2024
8. [Risteilymatkustus elpyy koronarajoitusten lievennyttyä – Ukrainan sota ei ole vähentänyt varauksia | Yle](#) uutiset 8.3.2022. Viitattu 4.1.2024
9. [Merikuljetusten määrä väheni 12 % marraskuussa 2023 - Tilastokeskus \(stat.fi\)](#) Viitattu 11.12.2024
10. Suomen virallinen tilasto (SVT): Majoitustilasto [verkojulkaisu]. ISSN=1799–6309. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 3.5.2024]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/matk>
11. [Tavaroiden ulkomaankaupan kuukausitilasto helmikuussa 2024 - Tulli Tilastot](#) Viitattu 3.5.2024
12. Sillamäen sataman tiedote. Esite,viitattu 3.5.2024
13. Itäviron matkailuklusterin toimintasuunnitelma 2024 -2027 ( idaviruturismikonverents )
14. Tilastokeskus, [Tilastokeskus \(stat.fi\)](#) Viitattu 15.5.2024
15. Elinkeinoelämän Keskusliitto, lehtijuttu PK.ANK 27.3.2024, sivu 4. Viitattu 28.3.2024
16. Casper Nykänen opinnäytetyö, Ympäristösääntelyn vaikutukset merenkulkuun 2024 Kaakkois- – Suomen Ammattikorkeakoulu. Viitattu 15.5.2024
17. Ympäristöministeriö: Valtioneuvoston ympäristöministeriön tiedote 18.12.2022. Viitattu 3.5.2024
18. HaminaKotkan Satama, Steveco Oy:n asiakaslehti 2/2023 (sivu 17) Juha Tuominen, merikomentaja). Viitattu 15.1.2024
19. Jarmo Lindberg, entinen puolustusvoimien komentaja, kansanedustaja: Verkkouutiset 13.1.2024 Viitattu 17.1.2024.

