

Risteilymatkailijat 2019: Keskeisimpiä tuloksia rajahaastatteluista ja Bluetooth-seurannoista

Pekka Mustonen
Erikoistutkija, FT
Elinkeino-osasto
(pekka.mustonen@hel.fi)

Helsinki



"Ongelma"

- Helsingin Satama on yksi maailman vilkkaimpia matkustajasatamia. Vuonna 2018 Helsingin Sataman kautta kulki yli 12 miljoonaa matkustajaa. Tämä matkustajamäärä on yli puolet Helsinki-Vantaan lentoaseman vuotuisesta matkustajamäärästä. Valtavaa matkustajamäärää selittää erityisesti Helsingin ja Tallinnan välinen liikenne, minkä osuus kaikesta matkustajaliikenteestä on noussut vuosikymmenen alun 67 prosentista noin 70 prosenttiin. Ruotsiin suuntautuva liikenne kattaa 18 prosenttia koko Helsingin Sataman matkustajaliikenteestä, ja tämä osuus on vuosikymmenen aikana vastaavasti pienentynyt muutamalla prosenttiyksiköllä. Ulkoimaisten risteilyalusten osuus on vaihdellut kuuden ja kahdeksan prosentin välillä, vähän vuodesta riippuen.
- Jos tarkastellaan pelkästään risteilyaluksia, Helsingin Satama lienee tällä hetkellä, vähän vertailusta riippuen, jossain viidenkymmenennen sijan tienoilla. Helsingin Sataman noin 600 000 kansainvälistä risteilymatkustajaa on selvästi vähemmän kuin Välimeren suosituimmissa risteilysatamissa puhumattakaan Floridan ja Karibian alueen vilkkaimmista satamista, missä risteilymatkustajia on vuosittain miljoonia.
- Risteilymatkailu on voimakkaasti kasvava vapaa-ajan matkailun laji. Risteilymatkailua ei sinänsä tarvita esimerkiksi tavaran kuljettamiseen, joten kyse on miltei puhtaasti hedonistisesta kuluttamisesta ja sen mahdollistavasta liiketoiminnasta. Tämä ulottuvuus on lisännyt keskustelua ja huolta risteilymatkailun kestävydestä entisestään; keskustelu, mitä on toki käyty vuosikymmeniä kaiken matkailun ympärillä.
- Myös Helsingissä matkailun kestävyttä pohtiva keskustelu on viime vuosina kiihtyvällä tahdilla lisääntynyt ja parhaillaan Helsingin kaupungille ollaan valmistelemaan kestävän matkailun ohjelmaa. Tähän liittyen on ollut tarpeen pohtia myös risteilymatkailun hyötyjä ja haittoja hyötyjen painottuessa taloudellisiin vaikutuksiin ja haittojen taas ruuhkautumiseen ja ympäristöhaittoihin. Tietoa näistä vaikutuksista ei kuitenkaan ole ollut riittävästi.
- Tässä raportissa kootaan yhteen olemassa olevia tietoja risteilymatkailun volyymeista, matkailijoiden liikkumisesta ja kuluttamisesta. Tiedot eivät ole absoluuttisia totuuksia, koska monia ilmiöön liittyviä asioita on vaikea mitata, mutta ne antavat kuitenkin suuntaa. Tarvittaessa analyyseissa voidaan kuitenkin mennä pintaa syvemmälle ja tässäkin raportissa esitettyjä johtopäätöksiä voidaan vielä tarkentaa.

Aineistot ja mitä ne kertovat

Rajahaastattelututkimukset (TAK Oy)

- Rajahaastattelututkimusta tehdään jatkuvasti ja se käsittää jatkuvasti kertyvän otoksen maasta poistuvista ihmisistä. Mukana aineistossa on myös päivämatkailijoita, joita ei löydy majoitustilastoista. Lisäksi mukana on myös niitä, jotka eivät yövy hotelleissa tai muissa rekisteröidyissä majoitusliikkeissä. Merkittävä osa matkailijoista asuu ystävien ja tuttavien luona ja esimerkiksi lyhytaikaiseen vuokraamisen perustuvat majoitusmuodot (AirBNB ja vastaavat) kattavat jo huomattavan osuuden majoituskapasiteetista; Helsingissä jopa viidenneksen.
- Raportit rajahaastatteluaineistosta kootaan vuosittain.
- Rajahaastatteluista saadaan tietoa esimerkiksi matkan syistä ja kulutuksesta matkan aikana. Aineistoa käytetään myös matkailijamäärien arvioinnissa ja tältä osin aineisto täydentää majoitustilastoja, jotka kattavat vain osan matkailun kokonaisuudesta.
- Aineistonkeruumenetelmästä johtuen rajahaastattelun tulokset eivät ole kaikkien matkailijaryhmien kohdalta absoluuttisen tarkkoja, mutta ne antavat kuitenkin suuntaa antavia näkökulmia Suomeen suuntautuneesta matkailusta.
- Rajahaastattelututkimus ei ole aiemmin kattanut kansainvälisiä risteilijöitä, ja tätä tietotarvetta kattamaan kesällä 2019 tehtiin erillinen aineistonkeruu kuitenkin rajahaastattelututkimuksesta tutuilla menetelmillä. Tämä lisäaineisto kohdistui siis pelkästään risteilymatkailijoihin. Rajahaastatteluaineistot eivät sisällä mitään henkilötietoja eikä siis yksittäisiä vastaajia voida tunnistaa aineistoista.
- **Uuden aineiston tarkoitus oli selvittää kansainvälisten risteilymatkustajien kokemuksia Helsingistä, käyntikohteita ja rahankäyttöä.** Näistä asioista ei ole ollut tarpeeksi tietoa, ja arviot esimerkiksi rahankäytöstä tai laivasta poistuneiden osuuksista ovat olleet epävarmoja ja vanhentuneita.

Aineistot ja mitä ne kertovat

Bluetooth –signaaleita hyödyntävä kokeilu (Hypercell)

- Helsingin kaupunki ja Helsingin Satama tekivät kesällä 2019 kokeilun Hypercell Industries –yrityksen kanssa.
- Hypercell asensi satamiin ja nähtävyyksien lähelle laitteita, jotka rekisteröivät ohikulkijoiden puhelimesta tai muista laitteista Bluetooth-signaaleja.
- **Kokeilun tavoitteena oli saada entistä parempaa tietoa risteilymatkustajien liikkeistä; käyntikohteista ja reiteistä. Tähän mennessä näistä ei oikeastaan ole ollut ollenkaan tietoa.** Toisaalta tavoitteena oli tutkia, olisiko menetelmästä hyötyä matkailija- ja ihmisvirtojen tutkimisessa.
- Kokeilu osoittautui hyödylliseksi, joskin jatkossa esimerkiksi signaaleja poimivien laitteiden sijoitteluun kaupunkitilassa tulee kiinnittää entistä tarkempaa huomiota. Aineistosta poimittujen tietojen avulla tiedämme nyt kuitenkin suuntaa antavasti esimerkiksi risteilymatkailijoiden osuuksista ennalta valittujen nähtävyyksien ihmismääristä. Tämä täysin uusi tieto hyödyttää huomattavasti esimerkiksi bussiliikenteen suunnittelua.
- Kaikki Hypercellin teknologialla kerätyt tiedot ovat anonyymeja eikä ketään pysty aineistosta tunnistamaan.
- Tarkastelujakso oli kymmenen päivää välillä 10.8.2019-20.8.2019 ja aineistoa otettiin käsittelyyn näiltä päiviltä aikavälillä 08:00-17:00. Risteilymatkustajien liikkeet tapahtuvat noiden kellonaikojen välissä useimmissa tapauksissa. Valitun ajanjakson aikana vain muutama alue jatkoi matkaansa Helsingistä viiden jälkeen. Yhteensä valitun ajanjakson aikana Helsingissä vieraili 27 risteilyalusta.

Risteilymatkailijoiden määrä

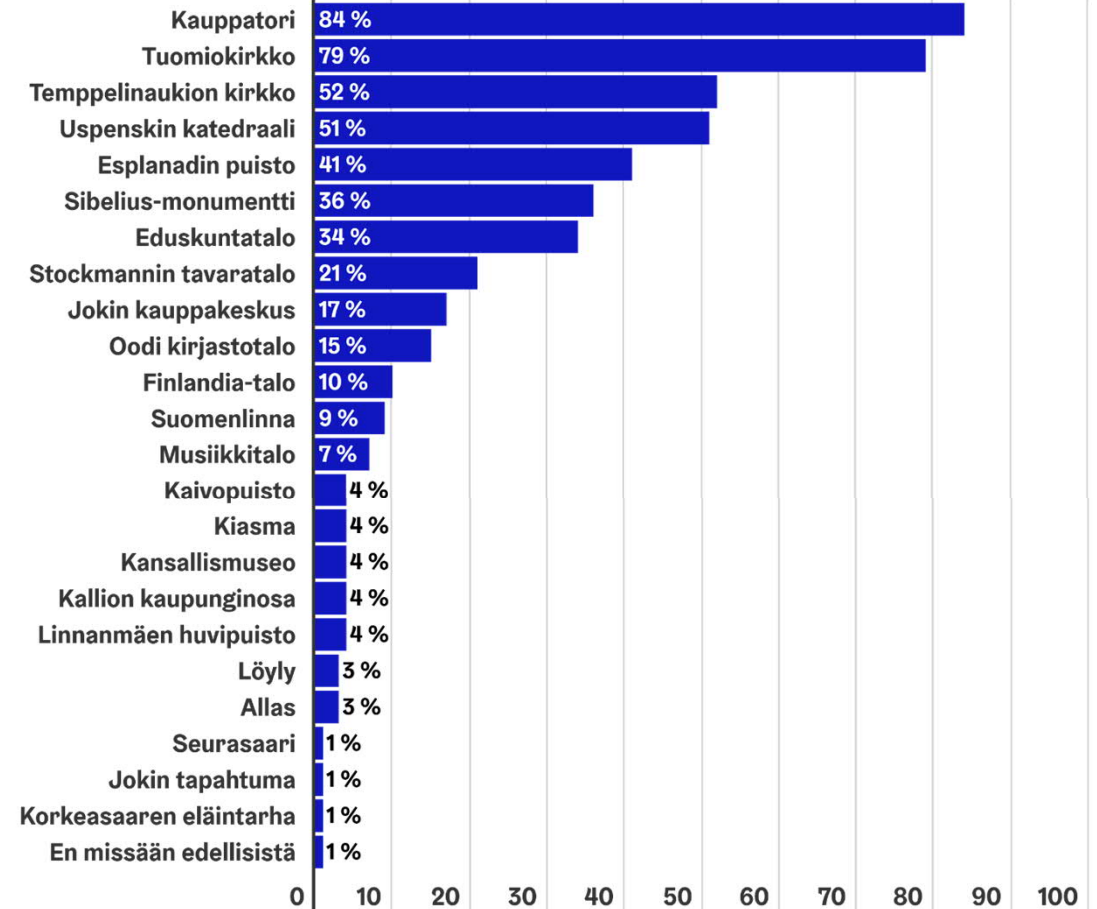
- Helsingin satamassa vieraili huhtikuusta lokakuuhun ulottuvalla risteilykaudella 309 kansainvälistä alusta. **Risteilyalusten määrä oli suurempi kuin koskaan aikaisemmin.** Tämän vuosikymmenen aikana ennen tätä vuotta aluksia on vierailut keskimäärin noin 260 vuosittain. Vuoden 2019 risteilykaudella laivoja oli saman päivän aikana satamassa enimmillään peräti kuusi ja tällaisia päiviä osui risteilykaudelle useita.
- Helsingissä vierailleet risteilyalukset voidaan jakaa karkeasti ns. massa- ja premium-aluksiin. Jälkimmäiset ovat yleisesti massa-varustamoiden aluksia pienempiä. Tämä jaottelu on tehty yhdessä Helsingin Sataman kanssa ja sitä voidaan käyttää analyyseissa luokittelevana tekijänä. Jaottelu tehtiin siksi, että risteilyalukset ja alusten palvelut eroavat paljon toisistaan, ja on oletettavaa, että nämä erot heijastuvat myös asiakaskunnassa ja heidän käyttäytymisessään havaittaviin eroihin.
- Hieman yli puolet aluksista oli suuria kapasiteetiltaan yli 2000 matkustajan aluksia. Kaikkien alusten laskennallinen maksimikapasiteetti risteilykaudella 2019 oli noin 650 000 matkustajaa.
- Vuonna 2018 Helsingin satamassa vieraili hieman yli puoli miljoonaa risteilymatkustajaa. Vuonna 2019 määrä kasvoi 15% ja kokonaismatkustajamäärä oli noin 600 000.

Risteilymatkailijoiden määrä

- TAK:n arvioiden mukaan keskimäärin **71% matkustajista poistui Helsingissä laivasta**. Tämä luku vastaa noin kahta kolmasosaa alusten täydestä matkustajakapasiteetista. Luku on suuntaa antava ja on estimoitu kahden matkanjärjestäjän ja kolmen eri aluksen henkilökunnan antamien tietojen pohjalta. Osuus on selvästi pienempi kuin aiemmat arviot. Aiemmissa luotettavuudeltaan ongelmallisissa selvityksissä osuuden on arvioitu olevan jopa 95 prosenttia.
- Kaiken kaikkiaan laivasta poistui ja siis Helsingissä vieraili vuoden 2019 risteilykauden aikana noin **420 000 matkustajaa**. Näiden lisäksi Helsingissä vieraili noin 40 000 miehistön jäsentä.
- Risteilyvieraiden ikäjakauma painottuu korkeampiin ikäluokkiin. Erityisesti premium-aluksilla eläkeläisten osuus oli huomattavan suuri; peräti 42 prosenttia matkustajista. Premium-matkustajista selväsi suurin osa oli Yhdysvalloista. Saksalaiset ja yhdysvaltalaiset erottuivat ylipäättään muista kahtena suurimpana ryhmänä. Saksalaisista tosin vain hyvin pieni osa matkusti premium-aluksilla.
- Lähes kaikilla risteilymatkustajilla risteilyn hintaan kuului joko täyshoito (ateriat sisältyy hintaan) tai ”all inclusive” (aterioiden lisäksi myös juomat kuuluvat hintaan). Aineiston arvion mukaan vain seitsemän prosenttia matkustajista oli sellaisella matkalla, jonka hintaan ei kuulunut vähintään täyshoitoa. Premium-aluksilla ”all inclusive” –pakettien osuus oli suurempi kuin massa-aluksilla.

Liikkuminen ja kohteet

- **Suurin osa, noin kolme neljästä, risteilymatkustajista liikkui Helsingissä bussilla.** Mukana tässä ovat sekä kiertoajelubussit että paikallisliikenteen bussit. Liikkumistavat kuitenkin vaihtelevat sen mukaan, mihin satamaan alukset tulivat. Keskustan kupeessa Katajanokalla bussilla matkusti noin puolet risteilymatkustajista, kun taas kauempana sijaitsevassa Hernesaassa bussilla matkustaneiden osuus oli lähes 80 prosenttia kaikista maihin nousseista matkustajista.
- Bussin lisäksi eniten kuljettiin kävellen; useimmissa tilanteissa toki kuljettiin molemmilla. Myös kävellen liikkumiseen sataman sijainnilla näyttää olevan vaikutusta. Luonnollisesti Katajanokalla kävelijöiden osuus (70 prosenttia kaikista maihin nousseista risteilymatkustajista) oli suurempi kuin Hernesaassa (vajaa 60 prosenttia).
- **Noin kolmannes Katajanokalle saapuneista liikkui Helsingissä pelkästään kävellen.** Hernesaassa vastaava osuus oli vain noin 10 prosenttia.
- Useampi kuin neljä viidestä risteilymatkustajasta kävi Helsingin-vierailunsa aikana kauppatorilla ja lähes yhtä moni Tuomiokirkossa. Aineisto ei kerro onko kirkossa käyty sisällä; mukana luvussa on siis myös niitä, jotka kävivät vain katselemassa kirkkoa ulkopuolelta. Sama tietenkin koskee kaikkia kuviossa esitettyjä kohteita.
- Ylipäätään kirkot korostuivat suosituimpien käyntikohteiden listalla. TempPELLIAUKION kirkossa ja UspENSKIN katedraalissa (tai siis niiden lähellä) kävi puolet kaikista risteilymatkustajista. SIBELIUS-monumentilla vieraili reilu kolmannes risteilymatkustajista. Museoissa tai vastaavissa kävi vain harva.



Liikkuminen ja kohteet

- Tärkeimpien nähtävyyksien läheisyyteen pysäköidyt bussit ovat viime vuosina herättäneet paljon keskustelua ja tähän on syksyllä 2019 kiinnitetty erityisen paljon huomiota niin kestävän matkailun ohjelman valmistelutyössä kuin myös bussiliikenteen kehittämissuunnitelmissa.
- Risteilymatkustajat, kuten yllä todettiin, matkustavat usein nähtävyyksiin busseilla, jotka kiertävät tietyt kohteet. Keskusteluissa onkin usein pohdittu, missä määrin risteilymatkustajat ja heitä kuljettavat bussit ruuhkauttavat näitä nähtävyyksiä.
- Bluetooth-signaaleja ja tätä kautta risteilymatkustajien liikkeitä tarkemmin tarkasteltaessa nähdään, että valituissa kohteissa risteilymatkustajien osuus oli tarkasteluajanjaksolla keksimäärin kymmenen prosentin luokkaa kaikista alueella samaan aikaan liikkuvista ihmisistä. **Osuus on siis suhteellisen pieni**, mikä osittain kertoo siitä, että risteilymatkustajat, joita voi olla kaupungissa samaan aikaan tuhansia, jakautuvat kohteisiin ajallisesti suhteellisen tasaisesti ja toki myös siitä, että vain osa risteilymatkustajista vierailee nähtävyyksissä.
- Jos unohdetaan satama-alueet, joiden läheisyydessä laivan saapuessa ja poistuessa risteilymatkustajien osuudet alueen ihmisistä ovat luonnollisesti suuria, enimmillään risteilymatkustajien osuus oli noin 20 prosenttia valittujen alueiden ihmisistä. Tällaisiakin tilanteita osui tarkastelujaksolle vain muutama. Sibelius-monumentin ihmisistä 12.8. puolenpäivän jälkeen risteilymatkustajien osuus oli 22,5 prosenttia; yhteensä risteilymatkustajia oli tuolloin kohteessa 55, mikä määrä mahtuu parhaimmillaan yhteen suureen bussiin.
- Määrällisesti eniten risteilymatkustajia oli saman kohteen läheisyydessä noin 100 – kaksi bussilastillista – ja nimenomaan Sibelius-monumentilla. Näinä vilkkaimpina hetkinä kuitenkin risteilymatkustajien osuudet jäivät noin kymmeneen prosenttiin.

Liikkuminen ja kohteet

- Vaikka aineisto ei ole täysin tarkka, mikä johtuu mm. signaaleja poimivien laitteiden sijainnista, voidaan alustavasti silti todeta, että **risteilymatkustajat tai heidän käyttämänsä bussit eivät lähtökohtaisesti ole suurin syy kohteissa havaituille ruuhkille, mikäli he matkustavat kohteisiin mahdollisimman täysillä busseilla. Tietenkään emme aineiston perusteella tiedä, ovatko bussit olleet täysiä. Tämä on olennaista ruuhkautumisen estämisessä.**
- **Haastattelututkimuksestahan havaittiin edellä, että museot ja vastaavat eivät olleen kovin suosittuja risteilymatkustajien keskuudessa.** Bluetooth-aineisto osoittaa samaa, joskin kohteet erosivat näissä aineistoissa toisistaan. Bluetooth-aineistossa oli mukana Amos Rex, Oodi ja Ateneum. Haastattelututkimuksessa taas Oodin lisäksi Finlandia-talo, Musiikkitalo, Kiasma ja Kansallismuseo (ks. kuvio edellä).
- Amos Rexin aulassa havaittiin enimmillään 20 risteilymatkustajaa, mikä tuona hetkenä oli vain pieni osa kaikista kohteen signaaleista. Ateneumissa määrät olivat enimmillään hieman suurempia, mutta siltikin todella pieniä ja risteilymatkustajien osuudet jäivät enimmilläänkin vain muutamaaan prosenttiin kohteen ihmisistä.
- Kuriositeettina mainittakoon, että Hakaniemen kauppahalliin ei eksynyt valitulla ajanjaksolla yksikään risteilymatkustaja. Tässä yhteydessä pitää kuitenkin todeta, että tämä havainto on vain suuntaa antava eikä sulje pois mahdollisuutta, että jotkut olisivat silti siellä vierailleet.

Kulutus

- Rajahaastattelututkimuksen risteilymatkailijoihin kohdistuneen lisäotoksen mukaan risteilymatkailijat käyttivät Helsingissä ollessaan rahaa keskimäärin **54 euroa**. Premium-aluksilla matkustaneet kuluttivat hieman muita enemmän; noin 67 euroa henkeä kohti massa-aluksilla matkustaneiden keskiarvon ollessa noin 52 euroa. Miehistön jäsenet kuluttivat hieman enemmän henkeä kohti; noin 60 euroa. Summat olisivat huomattavasti suurempia, jos Helsinki toimisi vaihtosatamana, mistä siis matka alkaisi ja mihin se päättyisi.
- Eniten rahaa käytettiin ravintola- ja kahvilapalveluihin ja toisaalta kiertoajeluihin. Ostokseen käytettiin yhteensä noin 11 miljoonaa euroa, kiertoajeluihin 6,5 miljoonaa euroa ja ostokseen vajaat neljä miljoonaa euroa. Muuhun liikkumiseen käytettiin hieman alle kaksi miljoonaa euroa. **Yhteensä risteilymatkustajat kuluttivat vajaat 23 miljoonaa euroa ja miehistö mukaan lukien hieman yli 25 miljoonaa euroa.**
- Jos kaikki laivoilla olleet olisivat poistuneet laivasta ja kuluttaneet keskiarvojen verran, kokonaiskulutus olisi noin 10 miljoonaa suurempi.
- Risteilymatkailijoiden kulutusta voidaan karkeasti verrata olemassa oleviin tietoihin matkailijoiden kulutuksesta. Näistä saadaan arvioita varsinaisesta rajahaastattelututkimuksesta. **Helsingin kannalta merkittävimmistä lähtömaista tulleet kuluttivat vuonna 2018 pääkaupunkiseudulla päivää kohti selvästi enemmän kuin risteilymatkailijat, joilla siis keskimääräinen kulutus oli 54 euroa.** Vain virolaiset pääkaupunkiseudulla matkustaneet kuluttivat vähemmän (44 euroa).

Kulutus

- Jotta kokonaiskulutuksen määrää, 25 miljoonaa euroa, voitaisiin suhteuttaa johonkin, voidaan harjoitusmielessä tehdä pieni laskelma esimerkiksi kiinalaisten kesäajan kulutuksesta, vaikkakin tällaisten vertailujen tekeminen onkin metodisesti suhteellisen haastavaa.
- Meillä on tiedossa arvio kiinalaisten kulutuksesta pääkaupunkiseudulla, mikä oli vuonna 2018 noin 240 miljoonaa euroa. Jos vedetään mutkia suoriksi ja lasketaan tästä osuudet kuukausittaisten rekisteröityihin majoitusliikkeisiin saapumisten perusteella (huom. kaikki eivät yövy rekisteröidyissä majoitusliikkeissä), saadaan pelkästään elokuun kulutukseksi yli 30 miljoonaa euroa. Tällä tavoin laskettuna kiinalaiset kuluttavat kunkin kesäkuukauden aikana enemmän kuin risteilymatkailijat koko kauden aikana. Tämä on yksi tapa arvioida kulutuksen suhteellista merkittävyyttä Helsingin paikallistaloudelle, ja vastaavia laskelmia voisi tehdä muidenkin lähtömaiden osalta.
- **Kokonaiskulutus 25 miljoonaa euroa on parin prosentin luokkaa kaikesta matkailijoiden vuoden aikana pääkaupunkiseudulle jättämästä rahasta. Osuus on noin kolme prosenttia, mikäli tarkastellaan vain huhtikuun ja lokakuun välistä aikaa, mihin väliin siis risteilyt sijoittuvat.**
- **Risteilymatkailun taloudellista merkitystä voidaan näiden alustavien tarkasteluiden pohjalta pitää suhteellisen pienenä erityisesti jos sitä suhteutetaan matkailun kokonaisuuteen. Toki arvioitu kokonaiskulutus, 25 miljoonaa, on merkittävä lisätulo Helsingin elinkeinoelämälle, mutta kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden arvioinnissa pitäisi kuitenkin ottaa mukaan myös kustannukset ja tulopuolelle suorien vaikutusten lisäksi myös välilliset vaikutukset.**

Johtopäätökset tiivistetysti

Tässä raportissa koottiin yhteen olemassa olevia tietoja risteilymatkailun volyymeista, matkailijoiden liikkumisesta ja kuluttamisesta. Pääasiallisina aineistoina käytettiin TAK:n risteilymatkailijoihin kohdennettua rajahaastattelututkimusta sekä Hypercellin Bluetooth-teknologiaa hyödyntävää aineistoa. Aineistojen tarkoitus oli selvittää kansainvälisten risteilymatkustajien kokemuksia Helsingistä, käyntikohteita ja rahankäyttöä ja toisaalta saada entistä parempaa tietoa risteilymatkustajien liikkeistä; käyntikohteista ja reiteistä. Tähän mennessä näistä ei oikeastaan ole ollut ollenkaan tietoa.

Keskeisimmät tulokset:

- Keskimäärin 71% matkustajista poistui Helsingissä laivasta. Laivasta poistui, eli Helsingissä vieraili vuoden 2019 risteilykauden aikana noin 420 000 matkustajaa. Näiden lisäksi Helsingissä vieraili noin 40 000 miehistön jäsentä.
- Suurin osa risteilymatkustajista liikkui Helsingissä bussilla. Noin kolmannes Katajanokalle saapuneista liikkui Helsingissä pelkästään kävellen. Hernesaassa vastaava osuus oli vain noin 10 prosenttia.
- Kirkot ja keskustan alueet korostuivat selvästi suosituimpien käyntikohteiden listalla. Sibelius-monumentilla vieraili reilu kolmannes risteilymatkustajista. Museoissa tai vastaavissa kävi vain harva. Molemmat aineistot vahvistivat tätä havaintoa.
- Risteilymatkailijat näyttävät kulkevat pääasiassa samoja reittejä keskustan suosituimmilla alueilla ja oletettavasti poistuvat harvoin näiden alueiden ulkopuolelle.
- Silloinkin, kun risteilymatkustajia on kohteessa tai nähtävyyden lähellä eniten, heidän osuutensa kaikista alueella liikkuvista on pieni. Enimmillään viidenneksen luokkaa; yleisesti selvästi vähemmän.
- Näyttää siltä, että risteilymatkustajat tai heidän käyttämänsä bussit eivät lähtökohtaisesti ole suurin syy kohteissa havaituille ruuhkille, mikäli he matkustavat kohteisiin mahdollisimman täysillä busseilla.
- Risteilymatkailijat käyttivät Helsingissä ollessaan rahaa keskimäärin 54 euroa. Premium-aluksilla matkustaneet kuluttivat hieman muita enemmän. Keskimääräinen kulutus olisi suurempi, jos Helsinki toimisi vaihtosatamana, mistä siis matka alkaisi ja mihin se päättyisi.
- Yhteensä risteilymatkustajat kuluttivat vajaat 23 miljoonaa euroa ja miehistö mukaan lukien hieman yli 25 miljoonaa euroa. Kokonaiskulutus 25 miljoonaa euroa on parin prosentin luokkaa kaikesta matkailijoiden vuoden aikana pääkaupunkiseudulle jättämästä rahasta. Kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden laskemiseksi pitäisi ottaa mukaan myös kustannukset ja toisaalta tulopuolelle välilliset vaikutukset.